

Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen

Onderzoek weg- en railverkeerslawai



ADROMI GROEP



ADROMI GROEP

Adromi B.V.
Reeweg 146
3343 AP Utrechtse Heuvelrug

T 078 – 684 55 55
F 078 – 684 55 59

algemeen@adromi.nl
www.adromi.nl

K.v.K. 230.825.46 te Rotterdam
BTW: 8050.63.286.B.01
IBAN: NL75RABO0385477481

Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen

Onderzoek weg- en railverkeerslawaaï

Projectnummer: S202141

Versie: v01

Status: Definitief

Datum: 25-5-2022

Auteur: E. de Bruijn

Gecontroleerd: F. Erdem

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
2.	Wettelijk kader	7
2.1.	Wegverkeerslawaaï	7
2.1.1.	Algemeen.....	7
2.1.2.	Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder	8
2.1.3.	30 km/uur-wegen.....	8
2.2.	Railverkeerslawaaï	9
2.3.	Geluidsgevoelige ruimte.....	9
2.4.	Gevel van een geluidsgevoelige ruimte.....	9
2.5.	Geluidswering van een gevel.....	10
2.6.	Hogere waarden	10
2.7.	Gemeentelijk geluidsbeleid	10
2.8.	Toetsingskader planlocatie.....	11
2.8.1.	Wegverkeerslawaaï	11
2.8.2.	Railverkeerslawaaï.....	11
3.	Geluidsberekeningen weg- en railverkeerslawaaï	12
3.1.	Modelgegevens	12
3.2.	Invoergegevens railverkeerslawaaï	12
3.3.	Invoergegevens wegverkeerslawaaï	12
4.	Resultaten, geluidstoets en compenserende maatregelen.....	13
4.1.	Resultaten en toetsing	13
4.1.1.	Toetspunten en berekeningsresultaten.....	13
4.2.	Mogelijkheden geluidsbeperkende maatregelen	14
4.2.1.	Bronmaatregelen	15
4.2.2.	Overdrachtsmaatregelen.....	15
4.2.3.	Ontvanger maatregelen.....	15
4.2.4.	Hogere waardenbeleid gemeente Molenlanden	15
4.2.5.	Toetsing aan de regels van het hogere waardenbeleid gemeente Molenlanden	18
4.3.	Hogere grenswaarden.....	21
5.	Hogere waarden – motivatie en overwegingen	22

Bijlagen

1. Situatie
2. Weg- en railverkeersgegevens
3. Invoergegevens rekenmodel
4. Plot met situering van de toetspunten
5. Berekeningsresultaten wegverkeerslawaaï
6. Berekeningsresultaten railverkeerslawaaï
7. Rekenblad berekening Lcum

1. Inleiding

Compagnon Projectontwikkelingen uit Gorinchem wenst op de locatie Kerkweg 6 in Schelluinen, aan de noordzijde van de Jan Snouckstraat en ten oosten van de aanwezige boerderij, één vrijstaande woning en twee twee-onder-een-kapwoningen te realiseren. De bestaande schuur zal daarbij in drie delen opgedeeld worden als bijgebouw bij de nieuwe woningen en de bestaande boerderij.

Op onderstaande figuur 1 wordt het schetsontwerp voor het plan weergegeven.



Figuur 1: Schetsontwerp van Landelijk Tuin- en Landschapsarchitecten d.d. 31 mei 2021.

Om de ontwikkeling van het plan mogelijk te maken dient de gemeente Molenlanden om een omgevingsvergunning te worden gevraagd met betrekking tot de onderdelen 'in strijd met het bestemmingsplan' en 'bouwen'.

Omdat de planlocatie binnen de zones voor geluid vanwege Rijksweg A15 en de Betuwelijn is gelegen dient met betrekking tot het onderdeel 'in strijd met het bestemmingsplan' aandacht te worden besteed aan het aspect geluid. Adromi B.V. is gevraagd om het aspect geluid inzichtelijk te maken.

Het onderzoek moet inzicht geven in de geluidsbelastingen welke ter plaatse van de vijf nieuwe te ontwikkelen woningen vanwege het weg- en railverkeerslawaaï worden verwacht. Aangetoond moet worden of binnen de voorkeursgrenswaarden of maximaal te ontheffen waarden van de Wet geluidhinder dan wel Besluit geluidhinder gebleven kan worden.

Als de voorkeursgrenswaarden worden overschreden, maar er wel binnen de maximaal te ontheffen waarden wordt gebleven en als aan de regels van het gemeentelijke geluidsbeleid wordt voldaan, kunnen burgemeester en wethouders om de vaststelling van een hogere waarde worden gevraagd. Als de vaststelling van hogere waarden tot de mogelijkheden behoort, dient met betrekking tot het onderdeel 'bouwen' onderzoek te worden verricht naar de geluidswering van de gevelconstructie ter plaatse van de verblijfsgebieden.

2. Wettelijk kader

2.1. Wegverkeerslawaaï

2.1.1. Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) is van toepassing binnen zones langs wegen. De breedte van de geluidszone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De ruimte boven en onder de weg behoort eveneens tot de zone van de weg. De betreffende zonebreedtes gerekend vanuit de as van de weg zijn in tabel 2.1 weergegeven.

Tabel 2.1: Zonebreedte wegverkeer

Aantal rijstroken	Zonebreedte [m]	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
5 of meer	-	600
3 of meer	350	-
3 of 4	-	400
1 of 2	200	250

Het stedelijk gebied wordt in de Wet geluidhinder gedefinieerd als 'het gebied binnen de bebouwde kom doch voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone van een autoweg of autosnelweg'. Dit laatst genoemde gebied valt onder het buitenstedelijk gebied.

Binnen de zone van een weg dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidsbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Bij het berekenen van de geluidsbelasting wordt de L_{den} -waarde in dB bepaald.

De L_{den} -waarde is het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende drie waarden:

- het geluidsniveau in de dagperiode (tussen 7.00 en 19.00 uur);
- het geluidsniveau in de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00 uur) + 5 dB;
- het geluidsniveau in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00 uur) + 10 dB.

De berekende geluidsbelasting dient getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Indien de voorkeursgrenswaarde overschreden wordt, dient beoordeeld te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. Als deze maatregelen niet mogelijk zijn, kunnen burgemeester en wethouders een hogere grenswaarde vaststellen.

In artikel 82 en volgende worden de grenswaarden vermeld met betrekking tot nieuwe situaties bij zones. In artikel 3.1 en 3.2 van het Besluit geluidhinder worden de grenswaarden van geluidgevoelige gebouwen¹⁾ als bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder vermeld. In tabel 2.2 zijn deze waarden (voorkeursgrenswaarden en de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting) opgenomen.

¹⁾ Onderwijsgebouw, ziekenhuis, verpleeghuis, verzorgingstehuis, psychiatrische inrichting, kinderdagverblijf

Tabel 2.2: Grenswaarden langs een bestaande weg

Status van de woning en/of geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs-grenswaarde [dB]	Ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting	
		Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied ¹⁾
Nieuw te bouwen woningen	48	63	53
Vervangende nieuwbouw (woningen)	48	68	58
Nieuw te bouwen agrarische woningen	48	58	58
Nieuw te bouwen andere geluidsgevoelige gebouwen	48	63	53

¹⁾ Geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de zone van een (auto)snelweg worden tot het buitenstedelijk gebied gerekend.

2.1.2. Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder

Ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder dient het resultaat van berekening en meting van de geluidsbelasting vanwege wegverkeer te worden gecorrigeerd met een aftrek in dB.

De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012 en bedraagt voor wegen waar de representatieve snelheid voor lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt:

- 4 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 57 dB is.
- 3 dB voor situaties dat de geluidsbelasting zonder aftrek 110g Wgh 56 dB is;
- 2 dB voor andere waarden van de geluidsbelasting;
- 0 dB bij de bepaling van de geluidwering van een gevel volgens het Bouwbesluit 2012.

Voor de wegen waar de representatieve snelheid voor lichte motorvoertuigen minder dan 70 km/uur bedraagt, is deze:

- 5 dB voor overige zoneplichtige wegen;
- 0 dB bij de bepaling van de geluidwering van een gevel volgens het Bouwbesluit 2012.

2.1.3. 30 km/uur-wegen

Een weg waar de maximale snelheid 30 km/uur bedraagt, is in de zin van de Wet geluidhinder niet-zoneplichtig. Een akoestisch onderzoek is voor dergelijke wegen derhalve niet noodzakelijk. Er dient wel sprake te zijn van een 'deugdelijke motivering' bij het vaststellen van een bestemmingsplan. Vanuit het oogpunt van een 'goede ruimtelijke ordening' is derhalve akoestisch onderzoek gewenst.

In de zin van de Wet geluidhinder zijn geen streef- en/of grenswaarden gesteld aan dergelijke wegen. De aftrek ex artikel 110g Wgh is eveneens niet van toepassing op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

2.2. Railverkeerslawaaï

In artikel 105 van de Wet geluidhinder (Wgh) wordt het Besluit geluidhinder (Bg) van toepassing verklaard. Het besluit is alleen van toepassing binnen de wettelijke vastgestelde zone van een spoorweg. De breedte van de geluidzone langs het spoor wordt geregeld in artikel 1.4 Bg en is vastgelegd in een door ministeriële regeling vast te stellen kaart.

Binnen de zone van een spoorweg dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidsbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Bij het berekenen van de geluidsbelasting wordt de L_{den} -waarde in dB bepaald.

De berekende geluidsbelasting dient getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Indien de voorkeursgrenswaarde overschreden wordt, dient beoordeeld te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. Als maatregelen niet mogelijk zijn, kunnen burgemeester en wethouders een hogere grenswaarde vaststellen.

In artikel 4.9 en volgende van het Besluit geluidhinder worden de grenswaarden vermeld met betrekking tot nieuwe situaties bij zones. In tabel 2.3 zijn deze waarden (voorkeursgrenswaarde en de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting) opgenomen.

Tabel 2.3: Grenswaarden langs een bestaande spoorweg

Status van de woning en/of geluidgevoelig gebouw	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting [dB]
Woningen	55	68
Andere geluidgevoelige bestemmingen	53	68

2.3. Geluidgevoelige ruimte

Overeenkomstig artikel 1 van de Wet geluidhinder is een geluidgevoelige ruimte een ruimte binnen een woning voor zover die kennelijk als slaap-, woon-, of eetkamer wordt gebruikt of voor een zodanig gebruik is bestemd, alsmede een keuken van ten minste 11 m².

2.4. Gevel van een geluidgevoelige ruimte

Overeenkomstig artikel 1 van de Wet geluidhinder is een gevel van een geluidgevoelige ruimte een bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak. Dergelijke gevels worden 'gevoelige gevels' genoemd.

In artikel 1b, vijfde lid, is aangegeven:

In afwijking van artikel 1 wordt onder een gevel in de zin van de Wet geluidhinder en daarop berustende bepalingen niet verstaan:

- Een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede;*
- Een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.*

Dergelijke gevels worden 'niet gevoelige gevels' of 'dove gevels' genoemd waarvoor geldt dat de geluidsbelasting op die gevel niet hoeft te worden getoetst aan de voorkeurswaarde en/of de maximaal te ontheffen waarden. Daarbij dient de gevel wel te beschikken over een voldoende geluidsisolatiewaarde.

2.5. Geluidswering van een gevel

Overeenkomstig de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 dient voor nieuw te realiseren situaties, de uitwendige scheidingsconstructie -oftewel de gevel- van een geluidgevoelige ruimte, tenminste te beschikken over een karakteristieke geluidswering $G_{a,k}$ welke niet kleiner is dan het verschil tussen de volgens de Wet geluidhinder geldende hoogste toelaatbare geluidsbelasting en een grenswaarde van 33 dB in geval van weg- of railverkeerslawaai, met een minimum van 20 dB.

Uitgaande van de minimum geluidswering van 20 dB en de gestelde eis van 33 dB als maximum voor het binnenniveau, kan gesteld worden dat voor alle gevels van een woning waarbij de gecumuleerde geluidsbelastingen hoger is dan 53 dB, er mogelijk aanvullende geluidswerende voorzieningen nodig zijn.

2.6. Hogere waarden

Als de geluidbelasting vanwege wegverkeer op een geluidgezoneerde weg of vanwege railverkeer op een geluidgezoneerde spoorlijn hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 of 55 dB maar gelijk dan wel lager is dan de van toepassing zijnde maximale geluidbelasting, dan dient een hogere waarde te worden aangevraagd.

Het verzoek om vaststelling van een hogere waarde dient aan burgemeester en wethouders van de plaatselijke gemeente te worden gericht.

2.7. Gemeentelijk geluidsbeleid

Met de invoering van de gewijzigde Wet geluidhinder in 2007 zijn gemeentes bevoegd een eigen geluidsbeleid op te stellen. Aan dit geluidsbeleid zal worden getoetst bij eventuele hogere waarde verzoeken.

De gemeente Molenlanden heeft hiervoor een hogere waarden beleid opgesteld: 'Beleidsregels Geluidbeleid Goede ruimtelijke Ordening 2020 Molenlanden' van 8 december 2020. In de genoemde beleidsregel is aangegeven welk beleid de gemeente wenst aan te houden.

2.8. Toetsingskader planlocatie

2.8.1. Wegverkeerslawaaï

De planlocatie is binnen de zone van de volgende weg gelegen:

Tabel 2.4: Zonebreedte ter hoogte van de planlocatie

Naam van de weg	Situering	Aantal rijstroken	Zonebreedte [m]	Kortste afstand tot planlocatie [m]
Rijksweg A15 (100/120 km/uur)	buitenstedelijk gebied	1 of 2	400	365

Deze weg is vanuit de planlocatie gezien deels zichtbaar en ondervindt gedeeltelijke afscherming vanwege de tussenliggende objecten. De maximum rijsnelheid op deze weg ter hoogte van het plangebied bedraagt 100/120 km/uur. De aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt derhalve 2, 3 of 4 dB afhankelijk van de optredende geluidsbelasting vanwege deze weg. De verkeersgegevens zijn ontleend aan het geluidsregister wegverkeer van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De overige in de directe omgeving gelegen wegen betreffen wegen waarop een 30 km/uur snelheidsregime van toepassing is.

Volgens opgave OZHZ betreft de Zandkade/ Voordijk een dorpsontsluitingsweg met ruim 3400 mvt/etm. Het plan ligt op circa 250 meter afstand van deze 30 km/uur weg. In dit onderzoek wordt veiligheidshalve met 3500 mvt/etm op deze weg rekening gehouden;

Op de overige lokale 30 km/uur wegen is echter uitsluitend het zeer lokale verkeer van aanwezige woningen te verwachten. In dit onderzoek wordt het afkomstige wegverkeerslawaaï van deze wegen als niet relevant beschouwd.

2.8.2. Railverkeerslawaaï

De planlocatie is binnen de zone van spoorwegen gelegen die zijn opgenomen op de geluidplafondkaart. In onderhavig onderzoek bedraagt, met betrekking tot railverkeerslawaaï, de voorkeursgrenswaarde 55 dB voor woningen. De ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting bedraagt 68 dB.

De verkeersgegevens zijn ontleend aan het geluidsregister Spoor van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

3. Geluidsberekeningen weg- en railverkeerslawaaï

De Geluidsberekeningen zijn gebaseerd op:

- De artikelen 74, 82, 83 en 106 van de Wet geluidhinder;
- het “Besluit geluidhinder” van 20 april 2012;
- het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012” van 12 juni 2012.

Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van:

- Kaartmateriaal Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT);
- Het geluidsregister wegverkeer van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- Het geluidsregister Spoor van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- De situatietekening beschikbaar gesteld door de opdrachtgever.

3.1. Modelgegevens

Voor de bepaling van de geluidsbelastingen vanwege het wegverkeer op de gevels van de gebouwen, is een rekenmodel opgezet. In dit model zijn de omliggende bebouwing, bodemgebieden, hoogtekenmerken en de relevante wegen opgenomen.

Het gehele onderzoeksgebied is gezien de gesteldheid van de bodem als akoestisch zacht aan te merken, hiervoor is een bodemfactor bf van 1,0 aangehouden. De rijvlakken van de wegen, parkeerplaatsen, paden en wateroppervlakten e.d. zijn als aparte bodemgebieden gemodelleerd (bodemfactor $bf = 0,0$).

De diverse gebouwen zijn in de berekeningen zowel afschermend als reflecterend meegenomen. Voor de ontwikkellocatie zijn de gebouwen ingevoerd overeenkomstig het Schetsontwerp van Lagendijk Tuin- en Landschapsarchitecten d.d. 31 mei 2021. Voor elk te realiseren woning is een toetspunt opgenomen op de naar de weg en spoorlijn georiënteerde gevels.

3.2. Invoergegevens railverkeerslawaaï

Met behulp van Standaard Rekenmethode II voor railverkeerslawaaï is de geluidsbelasting voor de bouwlocatie berekend. De brongegevens van het gezoneerde spoortraject is ontleend aan het Geluidsregister Spoor zoals deze is te raadplegen via:

<http://www.geluidregisterspoor.nl/geluidregisterspoor.html>.

Er is gebruik gemaakt van register versie 202112.

De gegevens zijn geïmporteerd in het berekeningsmodel en is er rekening gehouden met de factor C_{plafond} van 1,5 dB.

3.3. Invoergegevens wegverkeerslawaaï

Met behulp van Standaard Rekenmethode II voor wegverkeerslawaaï is de geluidsbelasting voor de bouwlocatie berekend. De brongegevens van de gezoneerde autosnelweg is ontleend aan het Geluidsregister wegverkeer zoals deze is te raadplegen via:

<https://geluidregister.rijkswaterstaat.nl/geluidregister/#!/kaart/>

Er is gebruik gemaakt van register versie 20211222_v2119.

De gegevens zijn geïmporteerd in het berekeningsmodel en is er rekening gehouden met de factor C_{plafond} van 1,5 dB.

4. Resultaten, geluidstoets en compenserende maatregelen

4.1. Resultaten en toetsing

Met behulp van het berekeningsmodel is de geluidsbelasting vanwege het weg- en railverkeer op alle toetspunten berekend. Onderstaand is de maatgevende geluidsbelasting vanwege de betreffende verkeerswegen weergegeven.

4.1.1. Toetspunten en berekeningsresultaten

Op de gevels van de te realiseren woningen zijn toetspunten geplaatst op 1,5 (begane grond) en 4,5 meter (eerste verdieping) hoogte gemeten ten opzichte van het plaatselijke maaiveld.

De plot met rekenpuntnummers wordt weergegeven in bijlage 4. De berekeningsresultaten worden weergegeven in bijlage 5 t/m 7. In tabel 4.1 worden de berekeningsresultaten kort samengevat.

In tabel 4.1 worden de geluidsbelastingen weergegeven vanwege het wegverkeer inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh en het railverkeer. De geluidsbelastingen L_{cum} van het weg- en railverkeer tezamen zijn zonder de aftrek ex artikel 110g Wgh.

Tabel 4.1: Geluidsbelastingen L_{den} , inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh ten gevolge van Rijksweg A15. De geluidsbelastingen ten gevolge van de Zandkade/ Voordijk (30 km/uur) en L_{cum} zijn zonder aftrek ex artikel 110g Wgh.

Toetspunt		Waarneem- hoogte (m)	30 km/u ¹ (Lden)	Rijksweg A15		Spoorlijn (Lden)	Weg + rail (L _{cum})
Nr.	Locatie toetspunt			Aftrek	Lden		
Woning 1							
W1o_A	Woning 1, oost	1,5	22	2	47	44	50
W1o_B	Woning 1, oost	4,5	24	2	51	48	54
W1w_A	Woning 1, west	1,5	29	2	46	42	49
W1w_B	Woning 1, west	4,5	31	2	52	47	55
W1z_A	Woning 1, zuid	1,5	28	2	53	46	55
W1z_B	Woning 1, zuid	4,5	30	2	56	49	58
Woning 2							
W2n_A	Woning 2, noord	1,5	26	2	41	38	44
W2n_B	Woning 2, noord	4,5	27	2	47	43	50
W2o_A	Woning 2, oost	1,5	23	2	46	44	49
W2o_B	Woning 2, oost	4,5	24	2	50	48	54
W2w_A	Woning 2, west	1,5	26	2	44	42	48
W2w_B	Woning 2, west	4,5	29	2	51	48	54
Woning 3							
W3o_A	Woning 3, oost	1,5	21	2	52	46	55
W3o_B	Woning 3, oost	4,5	22	3	53	48	57
W3w_A	Woning 3, west	1,5	24	2	47	42	50
W3w_B	Woning 3, west	4,5	26	2	50	46	53
W3z_A	Woning 3, zuid	1,5	26	2	53	46	55
W3z_B	Woning 3, zuid	4,5	28	4	53	49	58
Woning 4							
W4n_A	Woning 4, noord	1,5	25	2	48	44	51
W4n_B	Woning 4, noord	4,5	26	2	51	47	54
W4o_A	Woning 4, oost	1,5	23	2	52	45	54
W4o_B	Woning 4, oost	4,5	24	3	53	48	57
W4w_A	Woning 4, west	1,5	26	2	47	42	50
W4w_B	Woning 4, west	4,5	28	2	50	46	53

Toetspunt		Waarneem- hoogte (m)	30 km/u ¹⁾ (Lden)	Rijksweg A15		Spoorlijn (Lden)	Weg + rail (L _{cum})
Nr.	Locatie toetspunt			Aftrek	Lden		
Woning 5							
W5n_A	Woning 5, noord	1,5	30	2	39	37	42
W5n_B	Woning 5, noord	4,5	29	2	44	40	47
W5o_A	Woning 5, oost	1,5	23	2	50	45	53
W5o_B	Woning 5, oost	4,5	24	2	53	48	56
W5w_A	Woning 5, west	1,5	30	2	46	43	49
W5w_B	Woning 5, west	4,5	31	2	52	47	54
W5z_A	Woning 5, zuid	1,5	25	2	51	46	54
W5z_B	Woning 5, zuid	4,5	26	3	53	50	57

¹⁾ De Zandkade/ Voordijk betreft een 30 km/uur weg. Formeel geldt geen aftrekwaarde en grenswaarde.

Waarde hoger dan de voorkeurswaarde van 48 dB maar lager dan de maximaal te ontheffen waarde van 53 dB;

Waarde hoger dan de maximaal te ontheffen waarde van 53 dB, betreffende gevel uitvoeren als een 'niet gevoelige gevel'.

Zoals uit tabel 4.1 blijkt, veroorzaakt het wegverkeer op de Zandkade/ Voordijk (30 km/uur) een geluidsbelasting van ten hoogste 31 dB. Het wegverkeer op deze weg veroorzaakt derhalve geen akoestisch relevante geluidsbijdrage ter plaatse van het plan. Het wegverkeer op de Rijksweg A15 veroorzaakt een geluidsbelasting die hoger bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB maar, op één toetspunt na, lager bedraagt dan de ten hoogste toelaatbare waarde van 53 dB. De geluidsbelasting vanwege het railverkeer op de Betuwelijn bedraagt minder dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

Gelet op de overschrijding van de voorkeursgrenswaarden voor het wegverkeerslawaaï dient onderzocht te worden of er maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. Het onderzoek naar geluidsbeperkende maatregelen is in paragraaf 4.2 verder uitgewerkt.

4.2. Mogelijkheden geluidsbeperkende maatregelen

In artikel 110a van de Wet geluidhinder wordt aangegeven onder welke voorwaarden hogere grenswaarden kunnen worden verleend. Er kan uitsluitend een hogere grenswaarde worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege een weg, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Indien blijkt dat geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende soelaas bieden, kan de gemeente Molenlanden, onder voorwaarden, hogere waarden vaststellen voor de betreffende geluidgevoelige bestemmingen. De gemeente Molenlanden zal voor het vaststellen van hogere waarden ook toetsen aan het eigen gemeentelijk hogere waardenbeleid.

Om de geluidsbelasting vanwege een autosnelweg te beperken, kunnen de volgende maatregelen worden getroffen:

- Maatregelen aan de bron (geluidsreducerend wegdek, verlagen van de rijsnelheid, verminderen autoverkeer);
- Maatregelen in het overdrachtsgebied tussen bron en ontvanger (geluidsafscherming, vergroten afstand tussen bron en ontvanger);
- Maatregelen aan de ontvanger ('niet gevoelige gevels', gevelisolatie maatregelen).

4.2.1. Bronmaatregelen

Het wegverkeerslawai ten gevolge van het wegverkeer op Rijksweg A15 kan worden gereduceerd door het toepassen van een geluidsreducerend wegdek of door het verlagen van de rijsnelheid. Het geluid wordt daarmee bij de bron aangepakt. De Rijksweg A15 is reeds van een geluidsreducerende asfalt voorzien en de rijsnelheid is al teruggebracht naar maximaal 100 km/uur gedurende de dagperiode. Verdere maatregelen behoren niet tot de mogelijkheden.

Gelet op het bovestaande zijn er geen aanvullende geluidsberekeningen naar mogelijke geluidsreducerende maatregelen uitgevoerd.

4.2.2. Overdrachtsmaatregelen

Het wegverkeerslawai ten gevolge van wegverkeer op Rijksweg A15 kan worden gereduceerd door het plaatsen van een geluidsscherm. Een geluidsscherm zal in verband met de benodigde afmetingen (lengte en hoogte) zeer waarschijnlijk stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, financiële en landschappelijke aard.

Gelet op het bovestaande zijn er geen aanvullende geluidsberekeningen naar het geluidsreducerende effect een geluidsscherm uitgevoerd.

4.2.3. Ontvanger maatregelen

De geluidsbelasting ter plaatse van de zuidgevel op de eerste verdieping van woning 1 bedraagt hoger dan de Wet geluidhinder maximaal toestaat. Bij de nadere uitwerking van het bouwplan dient deze gevel als een 'niet gevoelige gevel' (zie hoofdstuk 2.4) te worden uitgevoerd. In dat geval hoeft de geluidsbelasting niet aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder te worden getoetst, wel dient de gevel over een voldoende geluidswering te beschikken teneinde dat het resulterende geluidniveau in de woning niet meer bedraagt dan 33 dB.

Het binnenmilieu wordt beschermd door de eisen opgelegd vanuit het Bouwbesluit. Daar waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dient de geluidswering van de gevel zodanig te zijn dat het resulterende geluidniveau in de woning niet meer bedraagt dan 33 dB. Bij deze berekening wordt de cumulatieve geluidsbelasting voor wegverkeer gebruikt.

Gelet op de voorgenomen samenstelling van de uitwendige scheidingsconstructie van de te realiseren woningen, dient te worden beoordeeld of met de beoogde (bouw)materialen kan worden voldaan aan de aanvullende eis betreffende het hoogst toelaatbare binnenniveau voor de woningen

4.2.4. Hogere waardenbeleid gemeente Molenlanden

De gemeente Molenlanden heeft een beleidskader opgesteld waarin is omschreven onder welke voorwaarden de gemeente medewerking verleent aan het vaststellen van hogere grenswaarden. Deze voorwaarden zijn vastgelegd in het document 'Beleidsregels Geluidbeleid Goede ruimtelijke Ordening 2020 Molenlanden' van 1 december 2020.

Klein of grootschalige ontwikkelingen

Het gemeentelijke beleid maakt onderscheid in kleinschalige ontwikkelingen (minder of gelijk aan 10 te ontwikkelen woningen) en in grootschalige ontwikkelingen (meer dan 10 te ontwikkelen woningen).

De ontwikkeling van de vijf woningen aan de Kerkweg 6 wordt daarmee als een kleinschalige ontwikkeling aangemerkt.

Eisen aan het akoestisch onderzoek

Een akoestisch onderzoek ligt ten grondslag aan het verzoek om een hogere waarde vast te stellen en/of is noodzakelijk om aan te tonen dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In het akoestisch onderzoek worden de geluidbelastingen ten gevolge van alle relevante geluidbronnen meegenomen, dus zowel wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï, scheepvaartlawaaï als industrielawaaï wanneer daar sprake van is. Daarbij dient ook het geluid van 30 kilometer per uur wegen te worden meegenomen boven de 53 dB (exclusief aftrek), geluid vanwege de scheepvaart boven de 55 dB en industrielawaaï van eventuele individuele bedrijven (indien relevant) *(Dit kan per bedrijf / situatie verschillen en moet op basis van vergunnings- / maatwerkvoorschriften, de normen uit het Activiteitenbesluit of op basis van de milieucategorie worden vastgesteld.)*

Cumulatie

In het akoestisch onderzoek moet ook de cumulatieve geluidbelasting worden meegenomen in de beoordeling. In het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 is in de bijlage de berekeningsmethode opgenomen voor de cumulatieve geluidbelasting: L_{cum}

Een geluidbron wordt alleen meegenomen in de berekening van de cumulatieve geluidbelasting indien de geluidbelasting door deze bron boven de voorkeursgrenswaarde voor deze bron ligt. Daarnaast dient ook het geluid van 30 kilometer per uur wegen boven de 53 dB (exclusief aftrek) en scheepvaart te worden meegenomen. Bij voorkeur dient het geluid van individuele bedrijven welke niet gelegen zijn op een gezoneerd industrieterrein ook te worden meegenomen of in ieder geval dient goed onderbouwd te zijn (geluidstechnisch) waarom deze geen rol spelen.

Voor het onderdeel wegverkeer wordt hierbij uitgegaan van de situatie exclusief de aftrek voor het in de toekomst stiller worden van het wegverkeer (dit is een correctie van de geluidbelasting voor wegverkeerslawaaï met 2 tot 5 dB conform artikel 110g Wet geluidhinder).

Bij de toetsing aan de grenswaarden binnen de geluidgevoelige bestemming op grond van het Bouwbesluit 2012 wordt ook uitgegaan van deze cumulatieve geluidbelasting exclusief aftrek, conform artikel 110g Wet geluidhinder.

Bij het vaststellen van de cumulatieve geluidbelasting in het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de cumulatieve geluidbelasting voor wegverkeer daarom exclusief aftrek bepaald.

Voor wegverkeer geldt onderhavig beleid vanaf een gecumuleerde geluidbelasting exclusief aftrek. Voor railverkeerslawaaï, scheepvaartlawaaï en industrielawaaï is geen sprake van een correctie zoals bij wegverkeer. Voor deze geluidbronnen geldt dus het beleid vanaf de voorkeursgrenswaarde, zoals weergegeven in bijlage 4, waarbij voor scheepvaartlawaaï wordt aangesloten bij de grenswaarde voor railverkeerslawaaï.

Bij de berekening van de cumulatieve geluidbelasting wordt de geluidbelasting boven de 53 dB exclusief de correctie ex artikel 110g Wgh ten gevolge van de relevante wegen waar een snelheidsregime van 30 kilometer per uur heerst ook meegenomen.

Nota bene:

Bij het vaststellen van hogere waarden voor wegverkeerslawaai wordt wel rekening gehouden met het stiller worden van het wegverkeer. Dit betekent dus dat hiervoor de geluidbelasting inclusief aftrek wordt bepaald.

Onderzoek naar bron- en overdrachtsmaatregelen

In kleinschalige ontwikkelingssituaties (< 10 woningen) zal het treffen van geluidsreducerende maatregelen doorgaans op ernstige bezwaren stuiten. Het betreft vaak binnenstedelijke situaties waarbij het plaatsen van een geluidscherm niet mogelijk is of op stedenbouwkundige bezwaren stuit. Het aanbrengen van een 'stil type' asfalt is vaak financieel niet haalbaar en kan bij kruispunten door wringend verkeer dermate snel slijten dat de beheerskosten hoog zijn. Dit betekent dat in deze gevallen onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen niet noodzakelijk is.

Afweging woon- en leefklimaat

De kwaliteit van de woon- en leefomgeving is acceptabel als er een geluidluwe gevel én een geluidluwe buitenruimte aanwezig is. Indien een geluidluwe gevel niet mogelijk is dient dit te worden gemotiveerd. Dit betekent dat dan ook bij nieuwbouw van minder dan 10 woningen alsnog een onderzoek naar bron- en/of overdrachtsmaatregelen en/of een betere planinrichting dient plaats te vinden. Er is sprake van een geluidluwe gevel en buitenruimte als de geluidbelasting gelijk of lager is dan:

- 53 dB door gecumuleerde wegen (exclusief aftrek) en 50 dB door gecumuleerde wegen (exclusief aftrek) met snelheid boven de 70 kilometer per uur;
- 55 dB door railverkeer en scheepvaart;
- 50 dB(A) door industrie.

Als aanvullende eis geldt dat huizen met tuinen moeten kunnen beschikken over een geluidluw gedeelte in de achter- of zijtuin, omdat in de achter- of zijtuin lawaai vanwege wegen, spoorwegen, scheepvaart en industrie tot hinder kan leiden.

Tuinen

Woningen met een tuin moeten een geluidluwe (of een deel daarvan) tuin hebben van minimaal 20 m².

Balkons

Voor appartementen zonder tuin wordt aangesloten op het Bouwbesluit 2012 waar in Artikel 4.34 een omschrijving van de buitenruimte is opgenomen. (Het betreft hier bijvoorbeeld een balkon of loggia.)

1. Een woonfunctie heeft een rechtstreeks vanuit de woning bereikbare buitenruimte met per woonfunctie een vloeroppervlakte van ten minste 4 m² en een breedte van ten minste 1,3 meter. De buitenruimte mag geen gemeenschappelijke verkeersruimte zijn.
2. De buitenruimte mag gemeenschappelijk zijn, indien de vloeroppervlakte aan verblijfsgebied van de woonfunctie niet meer dan 30 m² bedraagt. Tevens dient de gemeenschappelijke buitenruimte ten minste 1 m² per woonfunctie te bedragen, met een minimum van 4 m². De buitenruimte is rechtstreeks vanuit de woning bereikbaar of via een gemeenschappelijke ruimte.

Tevens dienen balkons die zijn gelegen aan een geluidsbelaste zijde te worden voorzien van een borstwering van ten minste 1,5 meter hoog. Deze dient geheel gesloten te worden uitgevoerd, de toe te passen materialen moeten een massa hebben van ten minste 10 kg/m² en naad- en kiervrij aan te sluiten op de aangrenzende constructie. Indien boven het balkon een ander balkon, overstek (met een diepte van meer dan 0,5 meter of galerij is gesitueerd, dan dient de onderzijde te zijn voorzien van akoestisch absorberend materiaal. De absorptiecoëfficiënt dient – wiskundig gemiddeld over de octaafbanden 125 tot en met 2000 Herz – ten minste 0,8 te bedragen. Afwijking van deze maatregelen kan, indien dit voldoende wordt beargumenteerd en goedgekeurd door de gemeente.

Ook al zijn er akoestische maatregelen getroffen aan de buitenruimte (balkons en dergelijke), die zijn gelegen aan een geluidsbelaste zijde, dan worden deze niet gezien als geluidluwe buitenruimte.

Bovenstaande eisen gelden niet als de woning en/of het appartement al een eigen geluidluwe buitenruimte (tuin of balkon) heeft, bijvoorbeeld aan de andere zijde van de woning.

Samenvattend zijn er dus 3 mogelijkheden:

1. Eigen geluidluwe buitenruimte en een balkon aan geluidsbelaste kant.
Geen maatregelen aan balkon noodzakelijk.
2. Gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimte en balkon aan geluidsbelaste kant.
Wel maatregelen aan balkon noodzakelijk.
3. Geen eigen of gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimte en balkon aan geluidsbelaste kant.
Voldoet niet aan het beleid.

4.2.5. Toetsing aan de regels van het hogere waardenbeleid gemeente Molenlanden

Zoals uit hoofdstuk 4.1.1 blijkt, vindt vanwege het wegverkeerslawaaï een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB plaats maar wordt er, op één toetspunt na, binnen de maximaal te ontheffen waarde van 53 dB gebleven. Vanwege het railverkeerslawaaï wordt binnen de voorkeursgrenswaarde van 55 dB gebleven.

Ad. Klein of grootschalige ontwikkelingen

Omdat de ontwikkeling een bouwplan van vijf woningen betreft, wordt deze als een kleinschalige ontwikkeling aangemerkt. Het gemeentelijke hogere waardenbeleid vereist derhalve geen nader onderzoek naar bron- en overdrachtsmaatregelen. De Wet geluidhinder vereist echter wel om bron- en overdrachtsmaatregelen minimaal te overwegen, deze overweging is terug te vinden in de hoofdstukken 4.2.1 (Bronmaatregelen) en 4.2.1 (Overdrachtsmaatregelen).

Ad. Eisen aan het akoestisch onderzoek

Overweging relevante bronnen:

- Provincialeweg N214, zonebreedte 250 meter, het plan ligt op circa 285 meter → geen onderzoek benodigd;
- Rijksweg A15, zonebreedte 400 meter, het plan ligt op circa 365 meter → onderzoek benodigd;
- Betuwelijn, zonebreedte 300 meter, het plan ligt op circa 235 meter → onderzoek benodigd;
- Lokale wegen betreffen 30 km/uur wegen, deze wegen hebben geen zone, wel moeten deze wegen i.h.k.v. goede ruimtelijke ordening beschouwd worden.
 - o Volgens opgave OZHZ betreft de Zandkade/ Voordijk een dorpsontsluitingsweg met ruim 3400 mvt/etm. Het plan ligt op circa 250 meter afstand van deze 30 km/uur route. → In dit

- onderzoek wordt veiligheidshalve rekening gehouden met 4500 mvt/etm op de Zandkade en 3500 mvt/etm op Voordijk;
- o Op de overige lokale 30 km/uur wegen is echter uitsluitend het zeer lokale verkeer van aanwezige woningen te verwachten → geen onderzoek benodigd;
 - RWZI, deze valt in milieucategorie 4.1 met een richtafstand voor geluid van 100 meter, het plan ligt op circa 200 meter → geen onderzoek benodigd.

Gelet op het bovenstaande dient voor de realisatie van het plan het wegverkeersgeluid vanwege Rijksweg A15, de Zandkade/ Voordijk en het treinverkeersgeluid vanwege de Betuwelijn ter plaatse van de planlocatie inzichtelijk gemaakt worden.

Ad. Cumulatie

In tabel 4.1 van hoofdstuk 4.1.1 worden de berekende geluidsbelastingen L_{cum} gepresenteerd. In de berekening is bij het onderdeel wegverkeer de aftrek ex artikel 110g buiten beschouwing gelaten, bij het onderdeel railverkeer is conform artikel 6.5 lid 2 RMG2012 van het spectrum voor wegverkeerslawaai uitgegaan.

In onderstaande tabel 4.2 worden de geluidsbelastingen L_{cum} opnieuw weergegeven, maar nu aangevuld met de L_{den} classificering milieukwaliteit conform methode Miedema zoals vermeld in het gemeentelijke geluidsbeleid:

Tabel 4.2: Geluidsbelastingen L_{cum} , aangevuld met L_{den} classificering milieukwaliteit conform methode Miedema

Toetspunt		Waarneem- hoogte (m)	Weg + rail tezamen (L _{cum})	Geluidklasse	Beoordeling
Nr.	Locatie toetspunt				
Woning 1					
W1o_A	Woning 1, oost	1,5	50	50 – 55 dB	Redelijk
W1o_B	Woning 1, oost	4,5	54	50 – 55 dB	Redelijk
W1w_A	Woning 1, west	1,5	49	< 50 dB	Goed
W1w_B	Woning 1, west	4,5	55	55 – 60 dB	Matig
W1z_A	Woning 1, zuid	1,5	55	55 – 60 dB	Matig
W1z_B	Woning 1, zuid	4,5	58	55 – 60 dB	Matig
Woning 2					
W2n_A	Woning 2, noord	1,5	44	< 50 dB	Goed
W2n_B	Woning 2, noord	4,5	50	50 – 55 dB	Redelijk
W2o_A	Woning 2, oost	1,5	49	< 50 dB	Goed
W2o_B	Woning 2, oost	4,5	54	50 – 55 dB	Redelijk
W2w_A	Woning 2, west	1,5	48	< 50 dB	Goed
W2w_B	Woning 2, west	4,5	54	50 – 55 dB	Redelijk
Woning 3					
W3o_A	Woning 3, oost	1,5	55	55 – 60 dB	Matig
W3o_B	Woning 3, oost	4,5	57	55 – 60 dB	Matig
W3w_A	Woning 3, west	1,5	50	50 – 55 dB	Redelijk
W3w_B	Woning 3, west	4,5	53	50 – 55 dB	Redelijk
W3z_A	Woning 3, zuid	1,5	55	55 – 60 dB	Matig
W3z_B	Woning 3, zuid	4,5	58	55 – 60 dB	Matig
Woning 4					
W4n_A	Woning 4, noord	1,5	51	50 – 55 dB	Redelijk
W4n_B	Woning 4, noord	4,5	54	50 – 55 dB	Redelijk
W4o_A	Woning 4, oost	1,5	54	50 – 55 dB	Redelijk
W4o_B	Woning 4, oost	4,5	57	55 – 60 dB	Matig

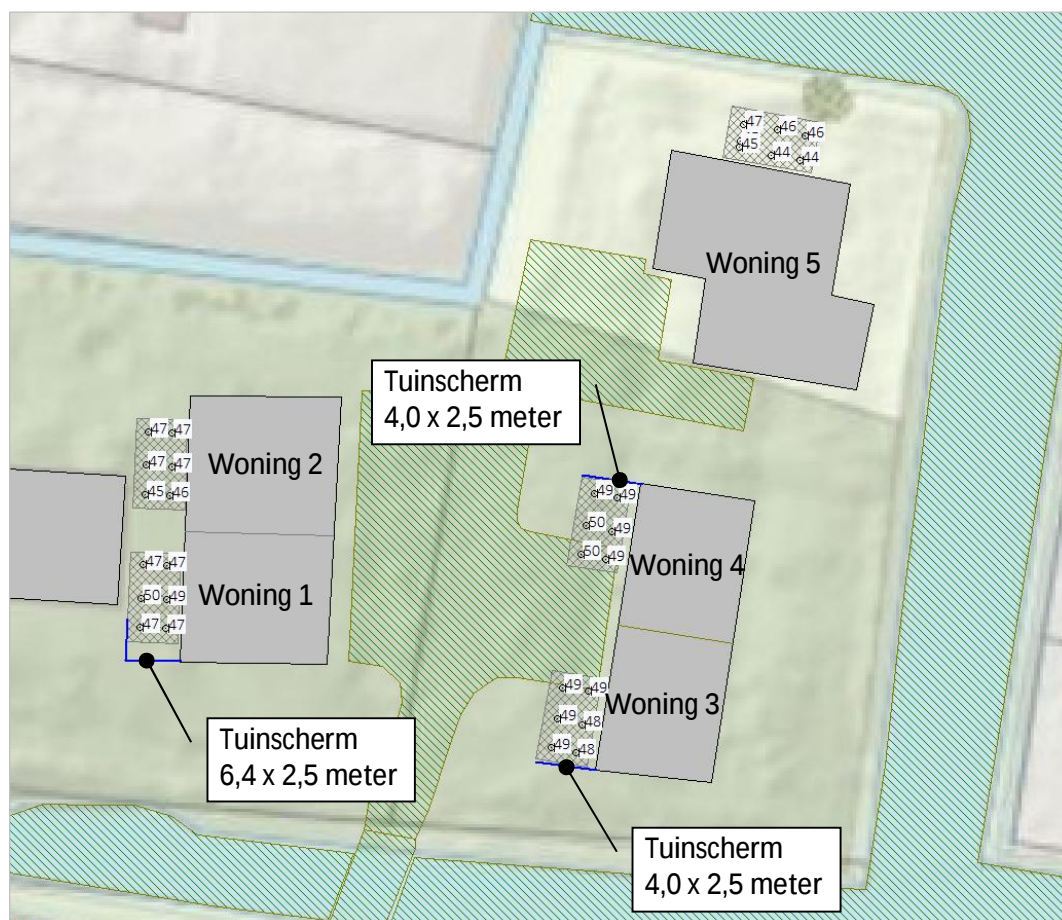
Toetspunt		Waarneem- hoogte (m)	Weg + rail tezamen (L_{cum})	Geluidklasse	Beoordeling
Nr.	Locatie toetspunt				
W4w_A	Woning 4, west	1,5	50	50 – 55 dB	Redelijk
W4w_B	Woning 4, west	4,5	53	50 – 55 dB	Redelijk
Woning 5					
W5n_A	Woning 5, noord	1,5	42	< 50 dB	Goed
W5n_B	Woning 5, noord	4,5	47	< 50 dB	Goed
W5o_A	Woning 5, oost	1,5	53	50 – 55 dB	Redelijk
W5o_B	Woning 5, oost	4,5	56	55 – 60 dB	Matig
W5w_A	Woning 5, west	1,5	49	< 50 dB	Goed
W5w_B	Woning 5, west	4,5	54	50 – 55 dB	Redelijk
W5z_A	Woning 5, zuid	1,5	54	50 – 55 dB	Redelijk
W5z_B	Woning 5, zuid	4,5	57	55 – 60 dB	Matig

Zoals uit tabel 4.2 blijkt loopt de beoordeling uiteen van 'goed tot matig'.

Ad. Afweging woon- en leefklimaat

Het gemeentelijke geluidsbeleid vereist dat elke woning over minimaal één geluidsluwe gevel moet beschikken, hieraan wordt voldaan.

Aanvullend moet er sprake zijn van een geluidsluw tuingedeelte of geluidsluw balkon. Figuur 2 toont de berekende geluidsbelasting L_{cum} ter plaatse van de tuingedeelte met een oppervlak van minimaal 20 m².



Figuur 2: Geluidsbelastingen L_{cum} t.p.v. tuingedeelten van minimaal 20 m²

Uit figuur 2 volgt dat de woningen 1 t/m 5 over een geluidsluwe tuin gaan beschikken als ten zuiden van de tuin van woning 1 een 2,5 meter hoog scherm met een totale lengte van 6,4 meter wordt geplaatst en ter plaatse van de woningen 3 en 4 een 2,5 meter hoog scherm met elk een lengte van 4,0 meter.

4.3. Hogere grenswaarden

Om de realisatie van de vijf woningen mogelijk te maken, dienen burgemeester en wethouders om de vaststelling van hogere grenswaarden vanwege wegverkeer te worden gevraagd. Uit de resultaten van het geluidsonderzoek volgt dat aan de vereisten van het gemeentelijke geluidsbeleid voldaan kan worden.

5. Hogere waarden – motivatie en overwegingen

Voor het wegverkeerslawaaï is ter plaatse van de woningen een overschrijding geconstateerd van de voorkeursgrenswaarde. Volgens de Wet geluidhinder moet dan eerst getracht worden deze overschrijdingen te voorkomen.

De Rijksweg A15 is reeds van een geluidsreducerende asfalt voorzien en de rijsnelheid is al teruggebracht naar maximaal 100 km/uur gedurende de dagperiode. Verdere maatregelen behoren niet tot de mogelijkheden. Een geluidsscherm zal in verband met de benodigde afmetingen (lengte en hoogte) zeer waarschijnlijk stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, financiële en landschappelijke aard.

Om de realisatie van de vijf woningen mogelijk te maken, is de vaststelling van hogere grenswaarden benodigd. Deze hogere grenswaarden moeten worden aangevraagd bij de gemeente. De aan te vragen hogere grenswaarden zijn in onderstaande tabel 5.1 gegeven.

Tabel 5.1: Hogere waarden L_{den}.

Toetspunt		Waarneemhoogte in meters	Rijksweg A15	
Nr.	Locatie toetspunt		af trek	L _{den}
Woning 1				
W1o_B	Woning 1, oost	4,5	2	51
W1w_B	Woning 1, west	4,5	2	52
W1z_A	Woning 1, zuid	1,5	2	53
W1z_B	Woning 1, zuid	4,5	2	56*
Woning 2				
W2o_B	Woning 2, oost	4,5	2	50
W2w_B	Woning 2, west	4,5	2	51
Woning 3				
W3o_A	Woning 3, oost	1,5	2	52
W3o_B	Woning 3, oost	4,5	3	53
W3w_B	Woning 3, west	4,5	2	50
W3z_A	Woning 3, zuid	1,5	2	53
W3z_B	Woning 3, zuid	4,5	4	53
Woning 4				
W4n_B	Woning 4, noord	4,5	2	51
W4o_A	Woning 4, oost	1,5	2	51
W4o_B	Woning 4, oost	4,5	3	53
W4w_B	Woning 4, west	4,5	2	51
Woning 5				
W5o_A	Woning 5, oost	1,5	2	50
W5o_B	Woning 5, oost	4,5	2	53
W5w_B	Woning 5, west	4,5	2	52
W5z_A	Woning 5, zuid	1,5	2	51
W5z_B	Woning 5, zuid	4,5	3	53

* Geluidsbelasting is hoger dan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 53 dB.

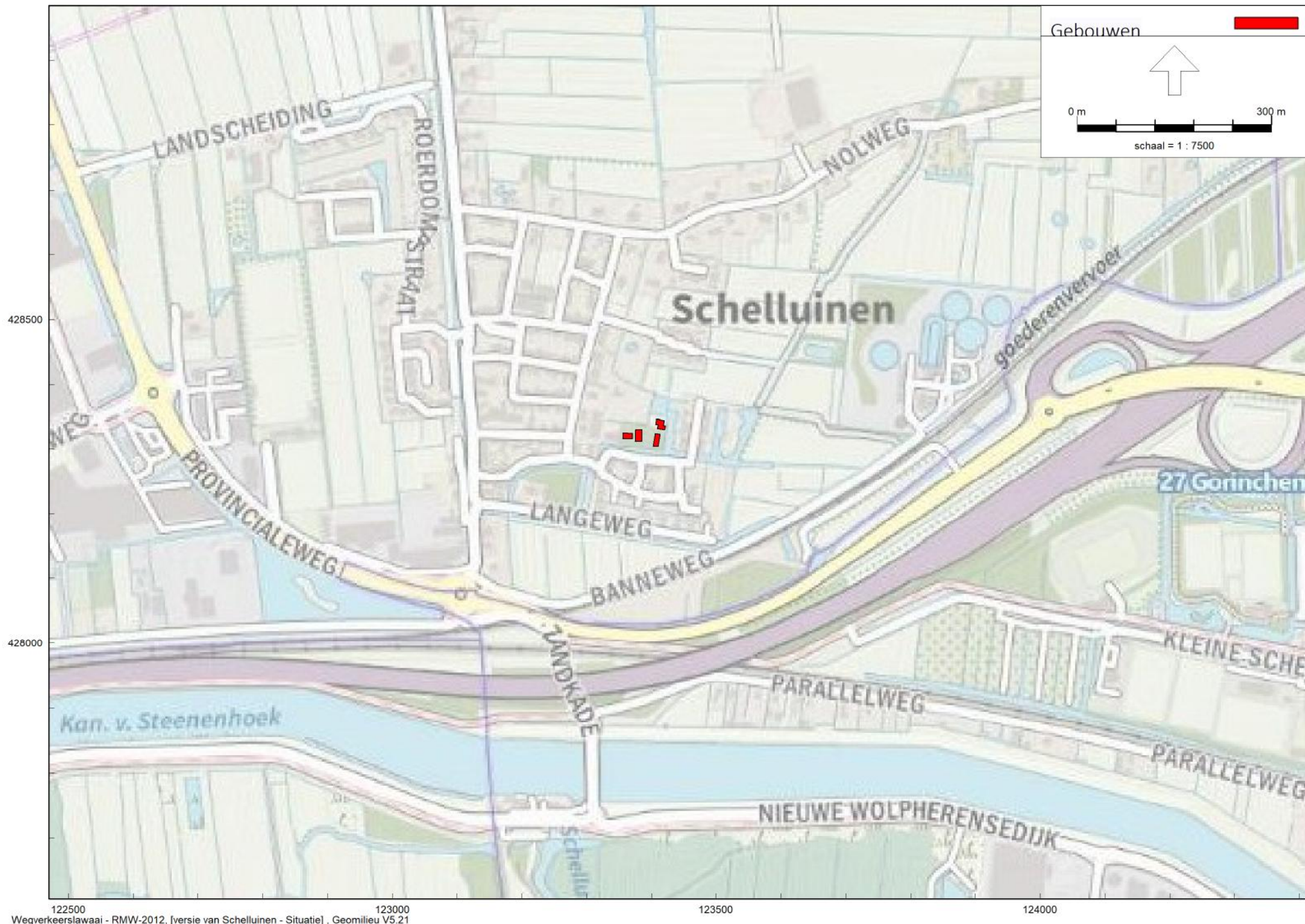
De besluitvorming over het al dan niet verlenen van de ontheffing is voorbehouden aan het college van burgemeester en wethouders. Bij de besluitvorming kan het college gebruik maken van de volgende motivatie en overwegingen:

- 1) De maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 53 dB volgens artikel 83 lid 1 Wet geluidhinder wordt op één toetspunt na niet overschreden;
- 2) De gevel waar de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 53 dB wordt overschreden zal als een

‘niet gevoelige gevel’ worden uitgevoerd. In dat geval hoeft de geluidsbelasting niet aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder te worden getoetst, wel dient de gevel over een voldoende geluidswering te beschikken teneinde dat het resulterende geluidniveau in de woning niet meer bedraagt dan 33 dB;

- 3) De hogere waarden zijn nodig, omdat maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen tot de voorkeurswaarde bezwaren van stedenbouwkundige, financiële en landschappelijke aard ontmoeten;
- 4) Met de realisatie van geprojecteerde woningen wordt de open ruimte tussen de aanwezige woonbebouwing opgevuld;
- 5) Ter plaatse van de woningen 2 t/m 5 wordt aan de aan de gemeentelijke eis voldaan van een geluidsluwe gevel en een geluidsluwe buitenruimte;
- 6) Om ook ter plaatse van de woningen 1, 3 en 4 aan de eis van een geluidsluwe gevel en een geluidsluwe buitenruimte te voldoen zal ten zuiden van de tuin van woning 1 en 3 en ten noorden van de tuin van woning 4 een geluidsafschermend tuinscherm worden geplaatst;
- 7) De gevels met een geluidsbelasting L_{cum} hoger dan 53 dB zullen van een voldoende geluidswering in de gevelconstructie worden voorzien. Bij het onderdeel bouwen zal hier rekening mee gehouden worden.

Bijlage 1 – Situatie



Bijlage 2 – Weg- en railverkeersgegevens

Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen
Wegverkeersgegevens

Adromi B.V.
Bijlage 2

Model: Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen - onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hdef.	H-1	H-n	M-1	M-n	Lengte	Cpl_W	Helling	Wegdek	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)
442	Rijksweg A15	Absoluut	-0,01	5,75	0,00	5,54	2674,80	1,5	0	W1	37995,80	6,45	2,99	1,33	--	--	--	--	--	73,62	76,88	67,91	--	14,97	13,00	16,49
1418	Rijksweg A15	Absoluut	1,47	0,63	0,29	0,14	72,67	1,5	0	W1	6158,12	6,38	3,11	1,37	--	--	--	--	--	97,36	96,95	97,93	--	1,92	2,22	1,44
1740	Rijksweg A15	Absoluut	5,36	3,73	5,46	3,78	127,02	1,5	0	W1	21106,44	6,05	3,73	1,57	--	--	--	--	--	80,05	85,40	73,36	--	11,90	9,68	14,41
1965	Rijksweg A15	Absoluut	3,83	3,76	0,35	0,64	57,61	1,5	0	W0	5885,28	6,27	3,08	1,56	--	--	--	--	--	99,31	99,41	99,08	--	0,27	0,15	0,30
2647	Rijksweg A15	Absoluut	2,69	2,77	0,56	0,56	7,75	1,5	0	W0	6158,12	6,38	3,11	1,37	--	--	--	--	--	97,36	96,95	97,93	--	1,92	2,22	1,44
3064	Rijksweg A15	Absoluut	0,80	0,44	0,12	0,55	222,82	1,5	0	W1	17835,84	6,37	2,86	1,51	--	--	--	--	--	48,48	56,51	48,55	--	27,64	22,80	24,64
4248	Rijksweg A15	Absoluut	3,78	1,61	0,58	0,55	109,73	1,5	0	W0	10432,88	6,31	3,68	1,19	--	--	--	--	--	98,90	98,89	98,87	--	0,46	0,35	0,34
4056	Rijksweg A15	Absoluut	4,32	4,32	0,58	0,58	1,02	1,5	0	W0	6158,12	6,38	3,11	1,37	--	--	--	--	--	97,36	96,95	97,93	--	1,92	2,22	1,44
4140	Rijksweg A15	Absoluut	1,34	0,93	0,59	0,49	148,71	1,5	0	W0	7092,92	6,28	3,05	1,55	--	--	--	--	--	96,67	96,90	96,23	--	1,21	0,91	1,16
5008	Rijksweg A15	Absoluut	7,77	5,35	7,80	5,46	224,98	1,5	0	W1	37034,84	6,12	3,37	1,64	--	--	--	--	--	72,24	79,43	65,74	--	15,75	13,55	18,86
10041	Rijksweg A15	Absoluut	0,51	0,50	0,25	0,25	2,24	1,5	0	W1	21106,44	6,05	3,73	1,57	--	--	--	--	--	80,05	85,40	73,36	--	11,90	9,68	14,41
10051	Rijksweg A15	Absoluut	6,99	7,77	7,00	7,80	215,40	1,5	0	W0	37034,84	6,12	3,37	1,64	--	--	--	--	--	72,24	79,43	65,74	--	15,75	13,55	18,86
10264	Rijksweg A15	Absoluut	5,35	5,30	5,46	5,42	3,61	1,5	0	W1	18910,92	6,16	3,13	1,70	--	--	--	--	--	63,75	74,60	58,96	--	17,82	15,21	22,21
10350	Rijksweg A15	Absoluut	1,57	2,62	0,54	0,56	79,34	1,5	0	W0	6158,12	6,38	3,11	1,37	--	--	--	--	--	97,36	96,95	97,93	--	1,92	2,22	1,44
7769	Rijksweg A15	Absoluut	0,40	0,71	0,31	0,63	180,63	1,5	0	W1	21641,96	6,09	3,75	1,49	--	--	--	--	--	73,26	81,45	65,58	--	15,53	12,08	18,25
7165	Rijksweg A15	Absoluut	5,57	4,95	5,32	4,75	45,41	1,5	0	W1	23980,20	6,37	2,93	1,48	--	--	--	--	--	61,01	67,53	60,32	--	21,05	17,19	19,11
7189	Rijksweg A15	Absoluut	0,85	0,99	0,63	0,63	20,89	1,5	0	W1	7092,92	6,28	3,05	1,55	--	--	--	--	--	96,67	96,90	96,23	--	1,21	0,91	1,16
8025	Rijksweg A15	Absoluut	6,62	7,41	6,45	7,22	51,31	1,5	0	W1	37995,80	6,45	2,99	1,33	--	--	--	--	--	73,62	76,88	67,91	--	14,97	13,00	16,49
8102	Rijksweg A15	Absoluut	4,95	1,48	4,75	0,34	242,95	1,5	0	W1	23980,20	6,37	2,93	1,48	--	--	--	--	--	61,01	67,53	60,32	--	21,05	17,19	19,11
7581	Rijksweg A15	Absoluut	7,77	7,77	7,80	7,80	0,14	1,5	0	W1	37034,84	6,12	3,37	1,64	--	--	--	--	--	72,24	79,43	65,74	--	15,75	13,55	18,86
6284	Rijksweg A15	Absoluut	1,85	3,11	0,57	0,57	46,76	1,5	0	W0	6931,20	6,23	3,69	1,31	--	--	--	--	--	93,30	93,61	94,01	--	4,79	4,68	4,22
15769	Rijksweg A15	Absoluut	1,61	0,49	0,55	0,48	129,95	1,5	0	W0	10432,88	6,31	3,68	1,19	--	--	--	--	--	98,90	98,89	98,87	--	0,46	0,35	0,34
15077	Rijksweg A15	Absoluut	0,52	0,37	0,25	0,32	36,44	1,5	0	W1	6931,20	6,23	3,69	1,31	--	--	--	--	--	93,30	93,61	94,01	--	4,79	4,68	4,22
14467	Rijksweg A15	Absoluut	1,46	0,80	0,29	0,12	63,47	1,5	0	W1	17835,84	6,37	2,86	1,51	--	--	--	--	--	48,48	56,51	48,55	--	27,64	22,80	24,64
13914	Rijksweg A15	Absoluut	7,41	8,36	7,22	8,18	127,31	1,5	0	W0	37995,80	6,45	2,99	1,33	--	--	--	--	--	73,62	76,88	67,91	--	14,97	13,00	16,49
11895	Rijksweg A15	Absoluut	5,61	6,23	5,67	6,25	23,10	1,5	0	W1	37034,84	6,12	3,37	1,64	--	--	--	--	--	72,24	79,43	65,74	--	15,75	13,55	18,86
13324	Rijksweg A15	Absoluut	0,49	0,08	0,48	0,54	76,18	1,5	0	W0	10432,88	6,31	3,68	1,19	--	--	--	--	--	98,90	98,89	98,87	--	0,46	0,35	0,34
13392	Rijksweg A15	Absoluut	2,62	2,69	0,56	0,56	4,78	1,5	0	W0	6158,12	6,38	3,11	1,37	--	--	--	--	--	97,36	96,95	97,93	--	1,92	2,22	1,44
13565	Rijksweg A15	Absoluut	0,45	0,19	0,61	0,56	46,43	1,5	0	W1	10432,88	6,31	3,68	1,19	--	--	--	--	--	98,90	98,89	98,87	--	0,46	0,35	0,34
12284	Rijksweg A15	Absoluut	5,57	5,00	5,32	4,70	43,19	1,5	0	W1	18851,96	6,53	3,07	1,17	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--
20883	Rijksweg A15	Absoluut	0,44	0,45	0,55	0,61	44,93	1,5	0	W1	17835,84	6,37	2,86	1,51	--	--	--	--	--	48,48	56,51	48,55	--	27,64	22,80	24,64
21598	Rijksweg A15	Absoluut	0,93	0,99	0,49	0,63	132,33	1,5	0	W0	7092,92	6,28	3,05	1,55	--	--	--	--	--	96,67	96,90	96,23	--	1,21	0,91	1,16
20963	Rijksweg A15	Absoluut	2,59	1,34	0,65	0,59	46,77	1,5	0	W0	7092,92	6,28	3,05	1,55	--	--	--	--	--	96,67	96,90	96,23	--	1,21	0,91	1,16
21743	Rijksweg A15	Absoluut	0,11	1,72	0,38	0,57	109,36	1,5	0	W0	6931,20	6,23	3,69	1,31	--	--	--	--	--	93,30	93,61	94,01	--	4,79	4,68	4,22
20607	Rijksweg A15	Absoluut	2,77	3,77	0,56	0,58	63,42	1,5	0	W0	6158,12	6,38	3,11	1,37	--	--	--	--	--	97,36	96,95	97,93	--	1,92	2,22	1,44
21379	Rijksweg A15	Absoluut	0,90	0,99	0,63	0,63	22,66	1,5	0	W1	21641,96	6,09	3,75	1,49	--	--	--	--	--	73,26	81,45	65,58	--	15,53	12,08	18,25
20106	Rijksweg A15	Absoluut	8,20	5,57	8,00	5,32	258,60	1,5	0	W1	37995,80	6,45	2,99	1,33	--	--	--	--	--	73,62	76,88	67,91	--	14,97	13,00	16,49
18656	Rijksweg A15	Absoluut	0,50	0,39	0,25	0,31	28,57	1,5	0	W1	21641,96	6,09	3,75	1,49	--	--	--	--	--	73,26	81,45	65,58	--	15,53	12,08	18,25
16548	Rijksweg A15	Absoluut	0,19	0,08	0,56	0,54	11,28	1,5	0	W0	10432,88	6,31	3,68	1,19	--	--	--	--	--	98,90	98,89	98,87	--	0,46	0,35	0,34
22406	Rijksweg A15	Absoluut	0,22	5,21	0,00	5,26	2683,03	1,5	0	W1	37034,84	6,12	3,37	1,64	--	--	--	--	--	72,24	79,43	65,74	--	15,75	13,55	18,86
24719	Rijksweg A15	Absoluut	0,38	0,11	0,32	0,38	72,92	1,5	0	W0	6931,20	6,23	3,69	1,31	--	--	--	--	--	93,30	93,61	94,01	--	4,79	4,68	4,22
23230	Rijksweg A15	Absoluut	3,11	3,95	0,57	0,40	51,86	1,5	0	W0	788,08	6,28	3,70	1,23	--	--	--	--	--	54,42	55,98	57,11	--	32,51	32,18	30,31

Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen
Wegverkeersgegevens

Adromi B.V.
Bijlage 2

Model: Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen - onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	LE (D) Totaal	LE (A) Totaal	LE (N) Totaal
442	--	11,41	10,12	15,60	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	122,21	118,80	115,50
1418	--	0,73	0,84	0,63	--	--	--	--	80	80	80	80	80	80	75	75	75	111,76	108,65	105,08
1740	--	8,06	4,92	12,23	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	119,21	116,97	113,53
1965	--	0,42	0,44	0,62	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50	50	50	50	109,49	106,39	103,51
2647	--	0,73	0,84	0,63	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50	50	50	50	110,00	106,93	103,26
3064	--	23,88	20,68	26,81	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	119,40	115,79	113,25
4248	--	0,64	0,76	0,79	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50	50	50	50	112,07	109,76	104,86
4056	--	0,73	0,84	0,63	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50	50	50	50	110,00	106,93	103,26
4140	--	2,13	2,19	2,61	--	--	--	--	65	65	65	65	65	65	65	65	65	112,86	109,71	106,85
5008	--	12,01	7,02	15,40	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	121,89	119,09	116,32
10041	--	8,06	4,92	12,23	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	119,21	116,97	113,53
10051	--	12,01	7,02	15,40	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	123,14	120,32	117,60
10264	--	18,43	10,19	18,84	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	119,26	115,99	113,70
10350	--	0,73	0,84	0,63	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50	50	50	50	110,00	106,93	103,26
7769	--	11,20	6,47	16,17	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	119,50	117,19	113,59
7165	--	17,94	15,28	20,57	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	120,44	116,94	114,18
7189	--	2,13	2,19	2,61	--	--	--	--	80	80	80	80	80	80	75	75	75	112,40	109,26	106,35
8025	--	11,41	10,12	15,60	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	122,21	118,80	115,50
8102	--	17,94	15,28	20,57	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	120,44	116,94	114,18
7581	--	12,01	7,02	15,40	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	121,89	119,09	116,32
6284	--	1,91	1,71	1,77	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50	50	50	50	110,93	108,61	104,06
15769	--	0,64	0,76	0,79	--	--	--	--	65	65	65	65	65	65	65	65	65	114,27	111,94	107,04
15077	--	1,91	1,71	1,77	--	--	--	--	80	80	80	80	80	80	75	75	75	112,32	110,04	105,51
14467	--	23,88	20,68	26,81	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	119,40	115,79	113,25
13914	--	11,41	10,12	15,60	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	123,45	120,04	116,78
11895	--	12,01	7,02	15,40	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	121,89	119,09	116,32
13324	--	0,64	0,76	0,79	--	--	--	--	80	80	80	80	80	80	75	75	75	114,01	111,68	106,78
13392	--	0,73	0,84	0,63	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50	50	50	50	110,00	106,93	103,26
13565	--	0,64	0,76	0,79	--	--	--	--	80	80	80	80	80	80	75	75	75	113,97	111,63	106,73
12284	--	--	--	--	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	118,62	115,34	111,16
20883	--	23,88	20,68	26,81	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	119,40	115,79	113,25
21598	--	2,13	2,19	2,61	--	--	--	--	80	80	80	80	80	80	75	75	75	112,52	109,37	106,49
20963	--	2,13	2,19	2,61	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50	50	50	50	110,79	107,64	104,81
21743	--	1,91	1,71	1,77	--	--	--	--	65	65	65	65	65	65	65	65	65	112,90	110,59	106,05
20607	--	0,73	0,84	0,63	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50	50	50	50	110,00	106,93	103,26
21379	--	11,20	6,47	16,17	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	119,50	117,19	113,59
20106	--	11,41	10,12	15,60	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	122,21	118,80	115,50
18656	--	11,20	6,47	16,17	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	119,50	117,19	113,59
16548	--	0,64	0,76	0,79	--	--	--	--	80	80	80	80	80	80	75	75	75	114,01	111,68	106,78
22406	--	12,01	7,02	15,40	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	121,89	119,09	116,32
24719	--	1,91	1,71	1,77	--	--	--	--	80	80	80	80	80	80	75	75	75	112,50	110,21	105,68
23230	--	13,07	11,85	12,58	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50	50	50	50	104,68	102,24	97,46

Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen
Wegverkeersgegevens

Adromi B.V.
Bijlage 2

Model: Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen - onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hdef.	H-1	H-n	M-1	M-n	Lengte	Cpl_W	Helling	Wegdek	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)
24762	Rijksweg A15	Absoluut	0,71	0,90	0,63	0,63	43,17	1,5	0	W1	21641,96	6,09	3,75	1,49	--	--	--	--	--	73,26	81,45	65,58	--	15,53	12,08	18,25
22024	Rijksweg A15	Absoluut	3,77	4,32	0,58	0,58	15,12	1,5	0	W0	6158,12	6,38	3,11	1,37	--	--	--	--	--	97,36	96,95	97,93	--	1,92	2,22	1,44
23451	Rijksweg A15	Absoluut	1,48	1,46	0,34	0,29	1,02	1,5	0	W1	23980,20	6,37	2,93	1,48	--	--	--	--	--	61,01	67,53	60,32	--	21,05	17,19	19,11
30767	Rijksweg A15	Absoluut	3,93	4,04	0,41	0,34	11,48	1,5	0	W0	788,08	6,28	3,70	1,23	--	--	--	--	--	54,42	55,98	57,11	--	32,51	32,18	30,31
31493	Rijksweg A15	Absoluut	5,30	4,51	5,42	4,71	54,74	1,5	0	W1	18910,92	6,16	3,13	1,70	--	--	--	--	--	63,75	74,60	58,96	--	17,82	15,21	22,21
31554	Rijksweg A15	Absoluut	0,63	1,57	0,32	0,54	166,33	1,5	0	W0	6158,12	6,38	3,11	1,37	--	--	--	--	--	97,36	96,95	97,93	--	1,92	2,22	1,44
30613	Rijksweg A15	Absoluut	6,98	6,99	6,99	7,00	0,49	1,5	0	W0	37034,84	6,12	3,37	1,64	--	--	--	--	--	72,24	79,43	65,74	--	15,75	13,55	18,86
30003	Rijksweg A15	Absoluut	5,75	6,16	5,54	5,95	17,03	1,5	0	W1	37995,80	6,45	2,99	1,33	--	--	--	--	--	73,62	76,88	67,91	--	14,97	13,00	16,49
28568	Rijksweg A15	Absoluut	6,16	6,62	5,95	6,45	23,07	1,5	0	W1	37995,80	6,45	2,99	1,33	--	--	--	--	--	73,62	76,88	67,91	--	14,97	13,00	16,49
38625	Rijksweg A15	Absoluut	0,99	1,07	0,63	0,64	126,40	1,5	0	W1	21264,96	6,06	3,52	1,65	--	--	--	--	--	81,35	85,92	75,20	--	10,58	8,85	12,89
38626	Rijksweg A15	Absoluut	5,00	0,73	4,70	0,62	784,45	1,5	0	W1	18851,96	6,53	3,07	1,17	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--
38119	Rijksweg A15	Absoluut	3,75	2,59	0,64	0,65	44,33	1,5	0	W0	7092,92	6,28	3,05	1,55	--	--	--	--	--	96,67	96,90	96,23	--	1,21	0,91	1,16
38177	Rijksweg A15	Absoluut	4,11	3,78	0,58	0,58	20,22	1,5	0	W0	10432,88	6,31	3,68	1,19	--	--	--	--	--	98,90	98,89	98,87	--	0,46	0,35	0,34
38354	Rijksweg A15	Absoluut	8,36	8,20	8,18	8,00	89,69	1,5	0	W0	37995,80	6,45	2,99	1,33	--	--	--	--	--	73,62	76,88	67,91	--	14,97	13,00	16,49
37032	Rijksweg A15	Absoluut	0,63	0,63	0,14	0,32	93,66	1,5	0	W0	6158,12	6,38	3,11	1,37	--	--	--	--	--	97,36	96,95	97,93	--	1,92	2,22	1,44
38486	Rijksweg A15	Absoluut	0,45	0,55	0,61	0,62	207,56	1,5	0	W1	19929,68	6,30	3,25	1,43	--	--	--	--	--	66,96	74,68	64,40	--	17,68	13,18	16,99
35466	Rijksweg A15	Absoluut	2,60	0,51	2,65	0,25	237,98	1,5	0	W1	21106,44	6,05	3,73	1,57	--	--	--	--	--	80,05	85,40	73,36	--	11,90	9,68	14,41
34791	Rijksweg A15	Absoluut	5,21	5,61	5,26	5,67	16,45	1,5	0	W1	37034,84	6,12	3,37	1,64	--	--	--	--	--	72,24	79,43	65,74	--	15,75	13,55	18,86
34065	Rijksweg A15	Absoluut	3,73	2,60	3,78	2,65	88,91	1,5	0	W1	21106,44	6,05	3,73	1,57	--	--	--	--	--	80,05	85,40	73,36	--	11,90	9,68	14,41
34881	Rijksweg A15	Absoluut	1,72	1,85	0,57	0,57	4,50	1,5	0	W0	6931,20	6,23	3,69	1,31	--	--	--	--	--	93,30	93,61	94,01	--	4,79	4,68	4,22
39843	Rijksweg A15	Absoluut	4,51	0,86	4,71	0,63	797,70	1,5	0	W1	18910,92	6,16	3,13	1,70	--	--	--	--	--	63,75	74,60	58,96	--	17,82	15,21	22,21
39113	Rijksweg A15	Absoluut	6,23	6,98	6,24	6,99	51,23	1,5	0	W1	37034,84	6,12	3,37	1,64	--	--	--	--	--	72,24	79,43	65,74	--	15,75	13,55	18,86
ZNK	Zandkade (schatting)	Relatief	0,00	0,00	0,00	0,00	105,84	1,5	0	W9a	4500,00	6,48	3,73	0,92	--	--	--	--	--	85,00	92,20	84,30	--	10,60	6,20	10,90
VRD	Voordijk (schatting)	Relatief	0,00	0,00	0,00	0,00	254,74	1,5	0	W9a	3500,00	6,48	3,73	0,92	--	--	--	--	--	85,00	92,20	84,30	--	10,60	6,20	10,90

Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen
Wegverkeersgegevens

Adromi B.V.
Bijlage 2

Model: Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen - onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	LE (D) Totaal	LE (A) Totaal	LE (N) Totaal
24762	--	11,20	6,47	16,17	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	119,50	117,19	113,59
22024	--	0,73	0,84	0,63	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50	50	50	50	110,00	106,93	103,26
23451	--	17,94	15,28	20,57	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	120,44	116,94	114,18
30767	--	13,07	11,85	12,58	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50	50	50	50	104,68	102,24	97,46
31493	--	18,43	10,19	18,84	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	119,26	115,99	113,70
31554	--	0,73	0,84	0,63	--	--	--	--	65	65	65	65	65	65	65	65	65	112,13	109,04	105,42
30613	--	12,01	7,02	15,40	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	123,14	120,32	117,60
30003	--	11,41	10,12	15,60	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	122,21	118,80	115,50
28568	--	11,41	10,12	15,60	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	122,21	118,80	115,50
38625	--	8,07	5,23	11,91	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	119,25	116,75	113,75
38626	--	--	--	--	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	118,62	115,34	111,16
38119	--	2,13	2,19	2,61	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50	50	50	50	110,79	107,64	104,81
38177	--	0,64	0,76	0,79	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50	50	50	50	112,07	109,76	104,86
38354	--	11,41	10,12	15,60	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	123,45	120,04	116,78
37032	--	0,73	0,84	0,63	--	--	--	--	80	80	80	80	80	80	75	75	75	111,84	108,74	105,14
38486	--	15,36	12,14	18,61	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	119,46	116,44	113,14
35466	--	8,06	4,92	12,23	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	119,21	116,97	113,53
34791	--	12,01	7,02	15,40	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	121,89	119,09	116,32
34065	--	8,06	4,92	12,23	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	119,21	116,97	113,53
34881	--	1,91	1,71	1,77	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50	50	50	50	110,93	108,61	104,06
39843	--	18,43	10,19	18,84	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	119,26	115,99	113,70
39113	--	12,01	7,02	15,40	--	--	--	--	115	115	115	100	100	100	90	90	90	121,89	119,09	116,32
ZNK	--	4,40	1,60	4,80	--	--	--	--	30	30	30	30	30	30	30	30	30	109,13	104,93	100,80
VRD	--	4,40	1,60	4,80	--	--	--	--	30	30	30	30	30	30	30	30	30	108,03	103,84	99,71

Model: Verkennend onderzoek (eigen import geluidregister railverkeer)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W	bb	m	Lwissel	Cbb,63	Cbb,125	Cbb,250	Cbb,500	Cbb,1k	Cbb,2k	Cbb,4k	Cbb,8k	RRgebr	RuwheidID	Brugcorrectie	BrugID	Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	
5558	73255156 - 73262000	0,36	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-V	Stoppend	4,100
8358	20744062 - 20769000	0,63	0,63	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		E-LOC	Doorgaand	5,500
8359	22268626 - 22300000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		E-LOC	Doorgaand	5,500
8339	22278243 - 22299999	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		E-LOC	Doorgaand	5,500
8340	22591132 - 22600000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		E-LOC	Doorgaand	5,500
8340	23651821 - 23669000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-3,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		E-LOC	Doorgaand	5,500
8341	23683867 - 23700000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-3,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		E-LOC	Doorgaand	5,500
8341	25435705 - 25447000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		E-LOC	Doorgaand	5,500
8338	20744959 - 20768999	0,63	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		E-LOC	Doorgaand	5,500
5558	72882927 - 72885000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-V	Stoppend	4,100
5558	73042898 - 73062000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-V	Stoppend	4,100
5558	73255156 - 73262000	0,36	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-V	Stoppend	4,100
5558	73412214 - 73462000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-V	Stoppend	4,100
5558	73747521 - 73762000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-V	Stoppend	4,100
5558	74037729 - 74062000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-V	Stoppend	4,100
5558	74343023 - 74362000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-V	Stoppend	4,100
5558	74641265 - 74662000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-V	Stoppend	4,100
5558	75030022 - 75062000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-V	Stoppend	4,100
5558	75106809 - 75115000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-V	Stoppend	4,100
5558	75338376 - 75362000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		MAT'64-V	Doorgaand	0,000
8361	23669000 - 23700000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-3,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		E-LOC	Doorgaand	5,500
8361	25439654 - 25446000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		E-LOC	Doorgaand	5,500
8360	22588497 - 22600000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		E-LOC	Doorgaand	5,500
8360	23627451 - 23669000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	-3,0	1 - Betonnen dwarsliggers	1 - Doorgelaste spoorstaaf	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	False		False		E-LOC	Doorgaand	5,500

Model: Verkenkend onderzoek (eigen import geluidregister railverkeer)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	Aantal(P4) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1	V(P4) 1	Trein 2	Profiel2	Aantal(D) 2	Aantal(A) 2	Aantal(N) 2	Aantal(P4) 2	V(D) 2	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Trein 4
5558	3,120	2,160	0,000	100	100	100	0	MAT'64-V	Stoppend	4,200	3,400	1,780	0,000	100	100	100	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,150	0,090	0,310	0,000	90	90	90	0	GOEDEREN
8358	8,500	5,500	0,000	85	85	85	0	GOEDEREN	Doorgaand	162,500	249,500	168,000	0,000	85	85	85	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8359	8,500	5,500	0,000	85	85	85	0	GOEDEREN	Doorgaand	162,500	249,500	168,000	0,000	85	85	85	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8339	8,500	5,500	0,000	85	85	85	0	GOEDEREN	Doorgaand	162,500	249,500	168,000	0,000	85	85	85	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8340	8,500	5,500	0,000	85	85	85	0	GOEDEREN	Doorgaand	162,500	249,500	168,000	0,000	85	85	85	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8340	8,500	5,500	0,000	85	85	85	0	GOEDEREN	Doorgaand	162,500	249,500	168,000	0,000	85	85	85	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8341	8,500	5,500	0,000	85	85	85	0	GOEDEREN	Doorgaand	162,500	249,500	168,000	0,000	85	85	85	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8341	8,500	5,500	0,000	85	85	85	0	GOEDEREN	Doorgaand	162,500	249,500	168,000	0,000	85	85	85	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8338	8,500	5,500	0,000	85	85	85	0	GOEDEREN	Doorgaand	162,500	249,500	168,000	0,000	85	85	85	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
5558	3,120	2,160	0,000	100	100	100	0	MAT'64-V	Stoppend	4,200	3,400	1,780	0,000	100	100	100	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,150	0,090	0,310	0,000	90	90	90	0	GOEDEREN
5558	3,120	2,160	0,000	100	100	100	0	MAT'64-V	Stoppend	4,200	3,400	1,780	0,000	100	100	100	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,150	0,090	0,310	0,000	90	90	90	0	GOEDEREN
5558	3,120	2,160	0,000	100	100	100	0	MAT'64-V	Stoppend	4,200	3,400	1,780	0,000	100	100	100	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,150	0,090	0,310	0,000	90	90	90	0	GOEDEREN
5558	3,120	2,160	0,000	100	100	100	0	MAT'64-V	Stoppend	4,200	3,400	1,780	0,000	100	100	100	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,150	0,090	0,310	0,000	90	90	90	0	GOEDEREN
5558	3,120	2,160	0,000	100	100	100	0	MAT'64-V	Stoppend	4,200	3,400	1,780	0,000	100	100	100	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,150	0,090	0,310	0,000	90	90	90	0	GOEDEREN
5558	3,120	2,160	0,000	100	100	100	0	MAT'64-V	Stoppend	4,200	3,400	1,780	0,000	100	100	100	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,150	0,090	0,310	0,000	90	90	90	0	GOEDEREN
5558	3,120	2,160	0,000	100	100	100	0	MAT'64-V	Stoppend	4,200	3,400	1,780	0,000	100	100	100	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,150	0,090	0,310	0,000	90	90	90	0	GOEDEREN
5558	0,000	0,260	0,000	100	100	100	0	MAT'64-V	Stoppend	4,100	3,120	1,900	0,000	100	100	100	0	MAT'64-V	Doorgaand	0,080	0,000	0,000	0,000	100	100	100	0	MAT'64-V
8361	8,500	5,500	0,000	85	85	85	0	GOEDEREN	Doorgaand	162,500	249,500	168,000	0,000	85	85	85	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8361	8,500	5,500	0,000	85	85	85	0	GOEDEREN	Doorgaand	162,500	249,500	168,000	0,000	85	85	85	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8360	8,500	5,500	0,000	85	85	85	0	GOEDEREN	Doorgaand	162,500	249,500	168,000	0,000	85	85	85	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8360	8,500	5,500	0,000	85	85	85	0	GOEDEREN	Doorgaand	162,500	249,500	168,000	0,000	85	85	85	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Model: Verkennend onderzoek (eigen import geluidregister railverkeer)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4	V(D) 4	V(A) 4	V(N) 4	V(P4) 4	Trein 5	Profiel5	Aantal(D) 5	Aantal(A) 5	Aantal(N) 5	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6	Aantal(P4) 6	V(D) 6	V(A) 6
5558	Doorgaand	0,050	0,110	0,210	0,000	76	76	76	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,870	0,750	0,450	0,000	100	100
8358	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8359	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8339	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8340	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8340	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8341	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8341	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8338	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
5558	Doorgaand	0,050	0,110	0,210	0,000	74	74	74	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,870	0,750	0,450	0,000	100	100
5558	Doorgaand	0,050	0,110	0,210	0,000	75	75	75	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,870	0,750	0,450	0,000	100	100
5558	Doorgaand	0,050	0,110	0,210	0,000	76	76	76	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,870	0,750	0,450	0,000	100	100
5558	Doorgaand	0,050	0,110	0,210	0,000	78	78	78	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,870	0,750	0,450	0,000	100	100
5558	Doorgaand	0,050	0,110	0,210	0,000	79	79	79	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,870	0,750	0,450	0,000	100	100
5558	Doorgaand	0,050	0,110	0,210	0,000	80	80	80	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,870	0,750	0,450	0,000	100	100
5558	Doorgaand	0,050	0,110	0,210	0,000	81	81	81	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,870	0,750	0,450	0,000	100	100
5558	Doorgaand	0,050	0,110	0,210	0,000	82	82	82	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,870	0,750	0,450	0,000	100	100
5558	Doorgaand	0,050	0,110	0,210	0,000	83	83	83	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,870	0,750	0,450	0,000	100	100
5558	Doorgaand	0,050	0,110	0,210	0,000	84	84	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,870	0,750	0,450	0,000	100	100
5558	Stoppend	4,120	3,400	1,780	0,000	100	100	100	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,160	0,090	0,310	0,000	90	90	90	0	GOEDEREN	Doorgaand	0,050	0,110	0,200	0,000	84	84
8361	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8361	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8360	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8360	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Verkennend onderzoek (eigen import geluidregister railverkeer)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	V(N) 6	V(P4) 6	Trein 7	Profiel7	Aantal(D) 7	Aantal(A) 7	Aantal(N) 7	Aantal(P4) 7	V(D) 7	V(A) 7	V(N) 7	V(P4) 7	Trein 8	Profiel8	Aantal(D) 8	Aantal(A) 8	Aantal(N) 8	Aantal(P4) 8	V(D) 8	V(A) 8	V(N) 8	V(P4) 8	Trein 9	Profiel9	Aantal(D) 9	Aantal(A) 9
5558	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,960	0,810	0,360	0,000	100	100	100	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8358	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8359	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8339	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8340	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8340	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8341	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8341	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8338	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
5558	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,960	0,810	0,360	0,000	100	100	100	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
5558	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,960	0,810	0,360	0,000	100	100	100	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
5558	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,960	0,810	0,360	0,000	100	100	100	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
5558	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,960	0,810	0,360	0,000	100	100	100	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
5558	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,960	0,810	0,360	0,000	100	100	100	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
5558	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,960	0,810	0,360	0,000	100	100	100	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
5558	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,960	0,810	0,360	0,000	100	100	100	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
5558	84	0	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	90	90	90	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,870	0,750	0,450	0,000	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Doorgaand	0,000	0,000
8361	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8361	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8360	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8360	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Verkennend onderzoek (eigen import geluidregister railverkeer)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10	Aantal(A) 10	Aantal(N) 10	Aantal(P4) 10	V(D) 10	V(A) 10	V(N) 10	V(P4) 10	Trein 11	Profiel11	Aantal(D) 11	Aantal(A) 11	Aantal(N) 11	Aantal(P4) 11	V(D) 11	V(A) 11	V(N) 11	V(P4) 11	Trein 12
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8358	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8359	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8339	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8340	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8340	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8341	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8341	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8338	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
5558	0,030	0,000	100	100	100	0	GTW2/8-DMU	Stoppend	0,960	0,810	0,330	0,000	100	100	100	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8361	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8361	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8360	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0
8360	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0

Model: Verkennend onderzoek (eigen import geluidregister railverkeer)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Profiel12	Aantal(D) 12	Aantal(A) 12	Aantal(N) 12	Aantal(P4) 12	V(D) 12	V(A) 12	V(N) 12	V(P4) 12	Trein 13	Profiel13	Aantal(D) 13	Aantal(A) 13	Aantal(N) 13	Aantal(P4) 13	V(D) 13	V(A) 13	V(N) 13	V(P4) 13	Trein 14	Profiel14	Aantal(D) 14	Aantal(A) 14	Aantal(N) 14	Aantal(P4) 14
5558	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
8358	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
8359	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
8339	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
8340	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
8340	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
8341	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
8341	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
8338	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
5558	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
5558	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
5558	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
5558	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
5558	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
5558	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
5558	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
5558	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
8361	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
8361	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
8360	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
8360	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000

Model: Verkenkend onderzoek (eigen import geluidregister railverkeer)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	V(D) 14	V(A) 14	V(N) 14	V(P4) 14	Trein 15	Profiel15	Aantal(D) 15	Aantal(A) 15	Aantal(N) 15	Aantal(P4) 15	V(D) 15	V(A) 15	V(N) 15	V(P4) 15	Trein 16	Profiel16	Aantal(D) 16	Aantal(A) 16	Aantal(N) 16	Aantal(P4) 16	V(D) 16	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17
5558	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
8358	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
8359	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
8339	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
8340	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
8340	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
8341	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
8341	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
8338	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
5558	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
5558	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
5558	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
5558	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
5558	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
5558	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
5558	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
5558	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
8361	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
8361	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
8360	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000
8360	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000

Model: Verkennend onderzoek (eigen import geluidregister railverkeer)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17	V(D) 17	V(A) 17	V(N) 17	V(P4) 17	Trein 18	Profiel18	Aantal(D) 18	Aantal(A) 18	Aantal(N) 18	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19
5558	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
8358	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
8359	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
8339	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
8340	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
8340	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
8341	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
8341	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
8338	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
5558	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
5558	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
5558	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
5558	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
5558	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
5558	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
5558	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
5558	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
8361	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
8361	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
8360	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
8360	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Model: Verkenkend onderzoek (eigen import geluidregister railverkeer)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	V(P4) 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20	Aantal(A) 20	Aantal(N) 20	Aantal(P4) 20	V(D) 20	V(A) 20	V(N) 20	V(P4) 20	Trein 21	Profiel21	Aantal(D) 21	Aantal(A) 21	Aantal(N) 21	Aantal(P4) 21	V(D) 21	V(A) 21	V(N) 21	V(P4) 21	Trein 22	Profiel22	Aantal(D) 22	Aantal(A) 22	Aantal(N) 22
5558	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
8358	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
8359	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
8339	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
8340	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
8340	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
8341	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
8341	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
8338	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
5558	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
5558	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
5558	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
5558	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
5558	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
5558	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
5558	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
5558	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
8361	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
8361	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
8360	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
8360	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000

Model: Verkennend onderzoek (eigen import geluidregister railverkeer)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Aantal(P4) 22	V(D) 22	V(A) 22	V(N) 22	V(P4) 22	Trein 23	Profiel23	Aantal(D) 23	Aantal(A) 23	Aantal(N) 23	Aantal(P4) 23	V(D) 23	V(A) 23	V(N) 23	V(P4) 23	Trein 24	Profiel24	Aantal(D) 24	Aantal(A) 24	Aantal(N) 24	Aantal(P4) 24	V(D) 24	V(A) 24	V(N) 24	V(P4) 24	Trein 25	Profiel25
5558	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
8358	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
8359	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
8339	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
8340	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
8340	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
8341	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
8341	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
8338	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
5558	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
5558	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
5558	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
5558	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
5558	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
5558	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
5558	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
5558	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
5558	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
8361	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
8361	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
8360	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand
8360	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand

Model: Verkennend onderzoek (eigen import geluidregister railverkeer)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Aantal(D) 25	Aantal(A) 25	Aantal(N) 25	Aantal(P4) 25	V(D) 25	V(A) 25	V(N) 25	V(P4) 25	Trein 26	Profiel26	Aantal(D) 26	Aantal(A) 26	Aantal(N) 26	Aantal(P4) 26	V(D) 26	V(A) 26	V(N) 26	V(P4) 26	Trein 27	Profiel27	Aantal(D) 27	Aantal(A) 27	Aantal(N) 27	Aantal(P4) 27	V(D) 27	V(A) 27
5558	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8358	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8359	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8339	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8340	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8340	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8341	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8341	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8338	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
5558	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
5558	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
5558	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
5558	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
5558	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
5558	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
5558	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
5558	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8361	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8361	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8360	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0
8360	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0

Model: Verkennend onderzoek (eigen import geluidregister railverkeer)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	V(N) 27	V(P4) 27	Trein 28	Profiel28	Aantal(D) 28	Aantal(A) 28	Aantal(N) 28	Aantal(P4) 28	V(D) 28	V(A) 28	V(N) 28	V(P4) 28	Trein 29	Profiel29	Aantal(D) 29	Aantal(A) 29	Aantal(N) 29	Aantal(P4) 29	V(D) 29	V(A) 29	V(N) 29	V(P4) 29	Trein 30	Profiel30	Aantal(D) 30	Aantal(A) 30
5558	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8358	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8359	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8339	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8340	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8340	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8341	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8341	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8338	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
5558	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
5558	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
5558	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
5558	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
5558	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
5558	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
5558	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8361	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8361	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8360	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000
8360	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0	Doorgaand	0,000	0,000

Model: Verkennend onderzoek (eigen import geluidregister railverkeer)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Aantal(N) 30	Aantal(P4) 30	V(D) 30	V(A) 30	V(N) 30	V(P4) 30	LE(D)0.0 63	LE(D)0.0 125	LE(D)0.0 250	LE(D)0.0 500	LE(D)0.0 1k	LE(D)0.0 2k	LE(D)0.0 4k	LE(D)0.0 8k	LE(D)0.5 63	LE(D)0.5 125	LE(D)0.5 250	LE(D)0.5 500	LE(D)0.5 1k	LE(D)0.5 2k	LE(D)0.5 4k	LE(D)0.5 8k	LE(D)1.0 63	LE(D)1.0 125
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	69,33	81,86	96,92	102,86	108,04	106,98	100,06	87,12	63,50	76,15	91,36	97,17	102,20	101,12	94,27	81,30	--	--
8358	0,000	0,000	0	0	0	0	78,15	93,29	110,17	114,30	116,38	114,98	109,76	96,53	78,14	93,41	110,29	114,32	116,38	115,02	109,78	96,42	--	--
8359	0,000	0,000	0	0	0	0	78,15	93,29	110,17	114,30	116,38	114,98	109,76	96,53	78,14	93,41	110,29	114,32	116,38	115,02	109,78	96,42	--	--
8339	0,000	0,000	0	0	0	0	78,15	93,29	110,17	114,30	116,38	114,98	109,76	96,53	78,14	93,41	110,29	114,32	116,38	115,02	109,78	96,42	--	--
8340	0,000	0,000	0	0	0	0	78,15	93,29	110,17	114,30	116,38	114,98	109,76	96,53	78,14	93,41	110,29	114,32	116,38	115,02	109,78	96,42	--	--
8340	0,000	0,000	0	0	0	0	75,15	90,29	107,17	111,30	113,38	111,98	106,76	93,53	75,14	90,41	107,29	111,32	113,38	112,02	106,78	93,42	--	--
8341	0,000	0,000	0	0	0	0	75,15	90,29	107,17	111,30	113,38	111,98	106,76	93,53	75,14	90,41	107,29	111,32	113,38	112,02	106,78	93,42	--	--
8341	0,000	0,000	0	0	0	0	78,15	93,29	110,17	114,30	116,38	114,98	109,76	96,53	78,14	93,41	110,29	114,32	116,38	115,02	109,78	96,42	--	--
8338	0,000	0,000	0	0	0	0	78,15	93,29	110,17	114,30	116,38	114,98	109,76	96,53	78,14	93,41	110,29	114,32	116,38	115,02	109,78	96,42	--	--
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	69,33	81,86	96,92	102,86	108,04	106,97	100,06	87,12	63,50	76,15	91,36	97,17	102,19	101,12	94,26	81,30	--	--
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	69,33	81,86	96,92	102,86	108,04	106,98	100,06	87,12	63,50	76,15	91,36	97,17	102,19	101,12	94,27	81,30	--	--
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	69,33	81,86	96,92	102,86	108,04	106,98	100,06	87,12	63,50	76,15	91,36	97,17	102,20	101,12	94,27	81,30	--	--
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	69,33	81,86	96,92	102,86	108,04	106,98	100,06	87,12	63,50	76,15	91,36	97,17	102,20	101,13	94,27	81,30	--	--
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	69,33	81,86	96,92	102,86	108,04	106,98	100,06	87,12	63,50	76,15	91,36	97,17	102,20	101,13	94,27	81,30	--	--
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	69,33	81,86	96,92	102,86	108,04	106,98	100,06	87,12	63,51	76,15	91,36	97,18	102,20	101,13	94,27	81,31	--	--
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	69,33	81,86	96,92	102,86	108,04	106,98	100,06	87,12	63,51	76,15	91,36	97,18	102,20	101,13	94,28	81,31	--	--
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	69,33	81,86	96,92	102,86	108,04	106,98	100,06	87,12	63,51	76,15	91,36	97,18	102,20	101,13	94,28	81,31	--	--
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	69,33	81,86	96,92	102,87	108,04	106,98	100,06	87,12	63,51	76,15	91,36	97,18	102,21	101,14	94,28	81,31	--	--
5558	0,000	0,000	0	0	0	0	69,34	81,86	96,92	102,87	108,04	106,98	100,06	87,12	63,52	76,17	91,39	97,20	102,22	101,15	94,29	81,32	--	--
8361	0,000	0,000	0	0	0	0	75,15	90,29	107,17	111,30	113,38	111,98	106,76	93,53	75,14	90,41	107,29	111,32	113,38	112,02	106,78	93,42	--	--
8361	0,000	0,000	0	0	0	0	78,15	93,29	110,17	114,30	116,38	114,98	109,76	96,53	78,14	93,41	110,29	114,32	116,38	115,02	109,78	96,42	--	--
8360	0,000	0,000	0	0	0	0	78,15	93,29	110,17	114,30	116,38	114,98	109,76	96,53	78,14	93,41	110,29	114,32	116,38	115,02	109,78	96,42	--	--
8360	0,000	0,000	0	0	0	0	75,15	90,29	107,17	111,30	113,38	111,98	106,76	93,53	75,14	90,41	107,29	111,32	113,38	112,02	106,78	93,42	--	--

Model: Verkennend onderzoek (eigen import geluidregister railverkeer)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(D)Br 125	LE(D)Br 250	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500	LE(A)0.0 1k	LE(A)0.0 2k	LE(A)0.0 4k	LE(A)0.0 8k	LE(A)0.5 63	LE(A)0.5 125	LE(A)0.5 250	LE(A)0.5 500	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k
5558	--	--	--	--	--	--	--	68,40	80,91	95,99	101,91	107,02	105,95	99,04	86,11	62,60	75,27	90,53	96,27	101,20	100,11	93,28	80,33
8358	--	--	--	--	--	--	--	80,01	95,15	112,03	116,16	118,25	116,84	111,62	98,39	80,01	95,27	112,15	116,18	118,24	116,88	111,64	98,29
8359	--	--	--	--	--	--	--	80,01	95,15	112,03	116,16	118,25	116,84	111,62	98,39	80,01	95,27	112,15	116,18	118,24	116,88	111,64	98,29
8339	--	--	--	--	--	--	--	80,01	95,15	112,03	116,16	118,25	116,84	111,62	98,39	80,01	95,27	112,15	116,18	118,24	116,88	111,64	98,29
8340	--	--	--	--	--	--	--	80,01	95,15	112,03	116,16	118,25	116,84	111,62	98,39	80,01	95,27	112,15	116,18	118,24	116,88	111,64	98,29
8340	--	--	--	--	--	--	--	77,01	92,15	109,03	113,16	115,25	113,84	108,62	95,39	77,01	92,27	109,15	113,18	115,24	113,88	108,64	95,29
8341	--	--	--	--	--	--	--	77,01	92,15	109,03	113,16	115,25	113,84	108,62	95,39	77,01	92,27	109,15	113,18	115,24	113,88	108,64	95,29
8341	--	--	--	--	--	--	--	80,01	95,15	112,03	116,16	118,25	116,84	111,62	98,39	80,01	95,27	112,15	116,18	118,24	116,88	111,64	98,29
8338	--	--	--	--	--	--	--	80,01	95,15	112,03	116,16	118,25	116,84	111,62	98,39	80,01	95,27	112,15	116,18	118,24	116,88	111,64	98,29
5558	--	--	--	--	--	--	--	68,40	80,91	95,99	101,91	107,02	105,95	99,04	86,11	62,59	75,27	90,53	96,26	101,19	100,11	93,28	80,32
5558	--	--	--	--	--	--	--	68,40	80,91	95,99	101,91	107,02	105,95	99,04	86,11	62,60	75,27	90,53	96,27	101,19	100,11	93,28	80,32
5558	--	--	--	--	--	--	--	68,40	80,91	95,99	101,91	107,02	105,95	99,04	86,11	62,60	75,27	90,53	96,27	101,20	100,11	93,28	80,33
5558	--	--	--	--	--	--	--	68,41	80,91	95,99	101,91	107,02	105,95	99,04	86,11	62,60	75,27	90,53	96,28	101,20	100,12	93,29	80,33
5558	--	--	--	--	--	--	--	68,41	80,91	95,99	101,92	107,02	105,95	99,05	86,11	62,61	75,27	90,53	96,28	101,21	100,12	93,29	80,33
5558	--	--	--	--	--	--	--	68,41	80,91	95,99	101,92	107,02	105,96	99,05	86,11	62,61	75,27	90,53	96,28	101,21	100,13	93,30	80,34
5558	--	--	--	--	--	--	--	68,41	80,91	95,99	101,92	107,02	105,96	99,05	86,12	62,61	75,27	90,53	96,29	101,21	100,13	93,30	80,34
5558	--	--	--	--	--	--	--	68,41	80,91	95,99	101,92	107,03	105,96	99,05	86,12	62,61	75,27	90,53	96,29	101,22	100,14	93,31	80,34
5558	--	--	--	--	--	--	--	68,41	80,91	95,99	101,92	107,03	105,96	99,05	86,12	62,62	75,27	90,53	96,30	101,22	100,14	93,31	80,34
5558	--	--	--	--	--	--	--	68,41	80,91	95,99	101,92	107,03	105,96	99,05	86,12	62,62	75,27	90,53	96,30	101,23	100,14	93,32	80,35
5558	--	--	--	--	--	--	--	68,41	80,91	95,99	101,92	107,03	105,96	99,05	86,12	62,62	75,27	90,53	96,30	101,23	100,14	93,32	80,35
8361	--	--	--	--	--	--	--	77,01	92,15	109,03	113,16	115,25	113,84	108,62	95,39	77,01	92,27	109,15	113,18	115,24	113,88	108,64	95,29
8361	--	--	--	--	--	--	--	80,01	95,15	112,03	116,16	118,25	116,84	111,62	98,39	80,01	95,27	112,15	116,18	118,24	116,88	111,64	98,29
8360	--	--	--	--	--	--	--	80,01	95,15	112,03	116,16	118,25	116,84	111,62	98,39	80,01	95,27	112,15	116,18	118,24	116,88	111,64	98,29
8360	--	--	--	--	--	--	--	77,01	92,15	109,03	113,16	115,25	113,84	108,62	95,39	77,01	92,27	109,15	113,18	115,24	113,88	108,64	95,29

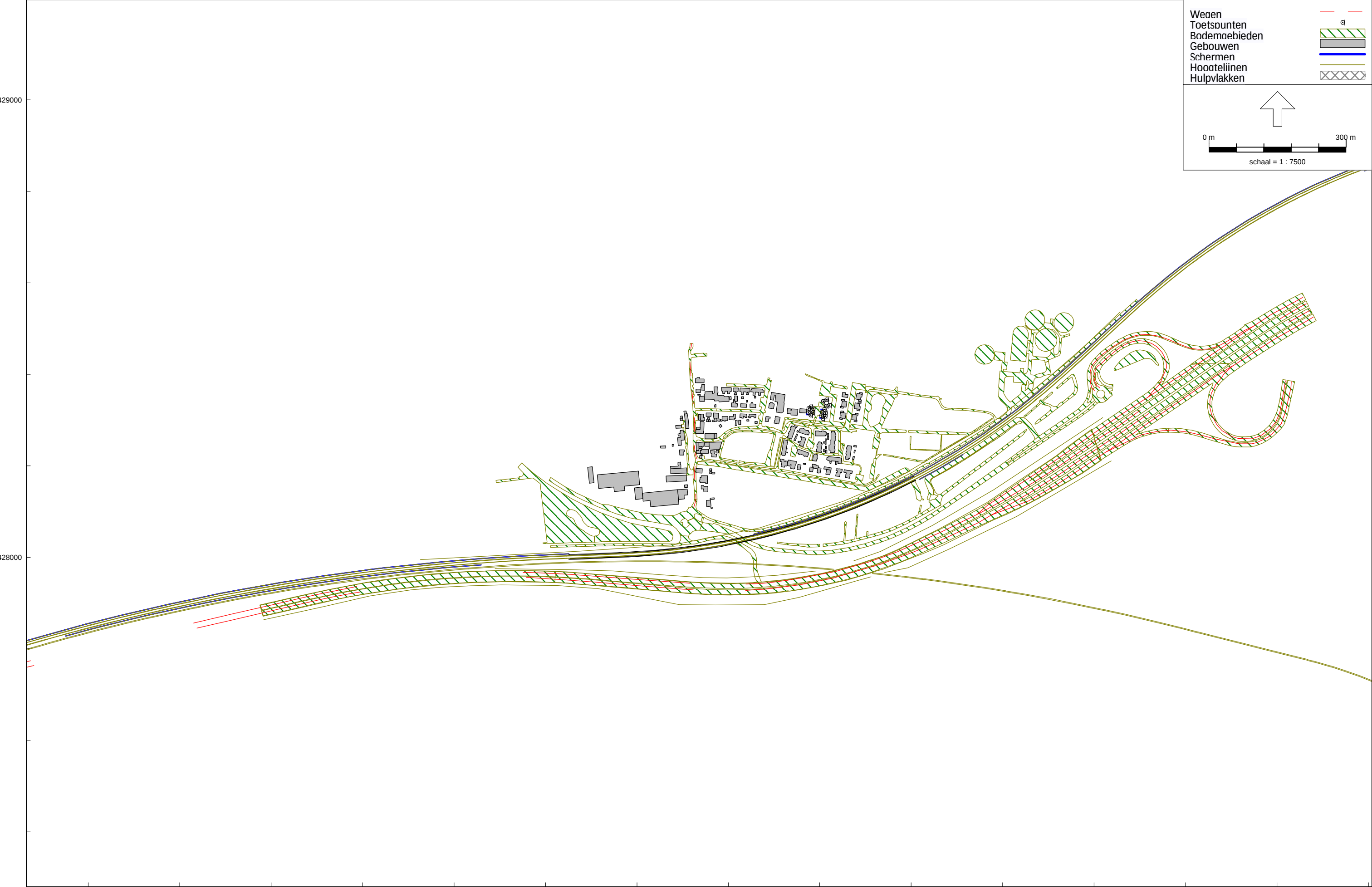
Model: Verkenkend onderzoek (eigen import geluidregister railverkeer)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(A)5.0 8k	LE(A)Br 63	LE(A)Br 125	LE(A)Br 250	LE(A)Br 500	LE(A)Br 1k	LE(A)Br 2k	LE(A)Br 4k	LE(A)Br 8k	LE(N)0.0 63	LE(N)0.0 125	LE(N)0.0 250	LE(N)0.0 500	LE(N)0.0 1k	LE(N)0.0 2k	LE(N)0.0 4k	LE(N)0.0 8k	LE(N)0.5 63	LE(N)0.5 125	LE(N)0.5 250	LE(N)0.5 500	LE(N)0.5 1k	LE(N)0.5 2k
5558	--	--	--	--	--	--	--	--	--	66,26	79,01	94,29	100,01	105,00	103,93	97,10	84,14	61,06	74,36	90,14	95,34	99,73	98,62
8358	--	--	--	--	--	--	--	--	--	78,29	93,42	110,31	114,44	116,53	115,12	109,90	96,66	78,29	93,54	110,43	114,46	116,52	115,16
8359	--	--	--	--	--	--	--	--	--	78,29	93,42	110,31	114,44	116,53	115,12	109,90	96,66	78,29	93,54	110,43	114,46	116,52	115,16
8339	--	--	--	--	--	--	--	--	--	78,29	93,42	110,31	114,44	116,53	115,12	109,90	96,66	78,29	93,54	110,43	114,46	116,52	115,16
8340	--	--	--	--	--	--	--	--	--	78,29	93,42	110,31	114,44	116,53	115,12	109,90	96,66	78,29	93,54	110,43	114,46	116,52	115,16
8340	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,29	90,42	107,31	111,44	113,53	112,12	106,90	93,66	75,29	90,54	107,43	111,46	113,52	112,16
8341	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,29	90,42	107,31	111,44	113,53	112,12	106,90	93,66	75,29	90,54	107,43	111,46	113,52	112,16
8341	--	--	--	--	--	--	--	--	--	78,29	93,42	110,31	114,44	116,53	115,12	109,90	96,66	78,29	93,54	110,43	114,46	116,52	115,16
8338	--	--	--	--	--	--	--	--	--	78,29	93,42	110,31	114,44	116,53	115,12	109,90	96,66	78,29	93,54	110,43	114,46	116,52	115,16
5558	--	--	--	--	--	--	--	--	--	66,25	79,01	94,29	100,00	105,00	103,92	97,10	84,14	61,05	74,36	90,14	95,32	99,72	98,60
5558	--	--	--	--	--	--	--	--	--	66,25	79,01	94,29	100,01	105,00	103,93	97,10	84,14	61,06	74,36	90,14	95,33	99,73	98,61
5558	--	--	--	--	--	--	--	--	--	66,26	79,01	94,29	100,01	105,00	103,93	97,10	84,14	61,06	74,36	90,14	95,34	99,73	98,62
5558	--	--	--	--	--	--	--	--	--	66,26	79,01	94,29	100,02	105,01	103,93	97,11	84,14	61,08	74,36	90,14	95,36	99,75	98,64
5558	--	--	--	--	--	--	--	--	--	66,26	79,01	94,29	100,02	105,01	103,94	97,11	84,14	61,08	74,36	90,14	95,37	99,76	98,65
5558	--	--	--	--	--	--	--	--	--	66,26	79,01	94,29	100,02	105,02	103,94	97,11	84,15	61,09	74,36	90,14	95,38	99,77	98,66
5558	--	--	--	--	--	--	--	--	--	66,27	79,01	94,29	100,02	105,02	103,94	97,12	84,15	61,10	74,36	90,14	95,38	99,78	98,67
5558	--	--	--	--	--	--	--	--	--	66,27	79,01	94,29	100,03	105,02	103,95	97,12	84,15	61,10	74,36	90,14	95,39	99,79	98,68
5558	--	--	--	--	--	--	--	--	--	66,27	79,01	94,29	100,03	105,02	103,95	97,12	84,15	61,11	74,36	90,14	95,40	99,80	98,69
5558	--	--	--	--	--	--	--	--	--	66,27	79,01	94,29	100,03	105,03	103,95	97,13	84,15	61,12	74,36	90,14	95,41	99,81	98,70
5558	--	--	--	--	--	--	--	--	--	66,27	79,00	94,27	100,02	105,02	103,95	97,12	84,15	61,10	74,33	90,10	95,38	99,80	98,69
8361	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,29	90,42	107,31	111,44	113,53	112,12	106,90	93,66	75,29	90,54	107,43	111,46	113,52	112,16
8361	--	--	--	--	--	--	--	--	--	78,29	93,42	110,31	114,44	116,53	115,12	109,90	96,66	78,29	93,54	110,43	114,46	116,52	115,16
8360	--	--	--	--	--	--	--	--	--	78,29	93,42	110,31	114,44	116,53	115,12	109,90	96,66	78,29	93,54	110,43	114,46	116,52	115,16
8360	--	--	--	--	--	--	--	--	--	75,29	90,42	107,31	111,44	113,53	112,12	106,90	93,66	75,29	90,54	107,43	111,46	113,52	112,16

Model: Verkennend onderzoek (eigen import geluidregister railverkeer)
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(N)0.5 4k	LE(N)0.5 8k	LE(N)1.0 63	LE(N)1.0 125	LE(N)1.0 250	LE(N)1.0 500	LE(N)1.0 1k	LE(N)1.0 2k	LE(N)1.0 4k	LE(N)1.0 8k	LE(N)2.0 63	LE(N)2.0 125	LE(N)2.0 250	LE(N)2.0 500	LE(N)2.0 1k	LE(N)2.0 2k	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500	LE(N)5.0 1k
5558	92,06	79,01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
8358	109,92	96,56	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
8359	109,92	96,56	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
8339	109,92	96,56	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
8340	109,92	96,56	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
8340	106,92	93,56	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
8341	106,92	93,56	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
8341	109,92	96,56	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
8338	109,92	96,56	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5558	92,04	79,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5558	92,05	79,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5558	92,06	79,01	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5558	92,08	79,02	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5558	92,09	79,03	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5558	92,10	79,03	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5558	92,11	79,04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5558	92,12	79,04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5558	92,13	79,05	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5558	92,14	79,06	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
5558	92,12	79,04	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
8361	106,92	93,56	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
8361	109,92	96,56	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
8360	109,92	96,56	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
8360	106,92	93,56	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Bijlage 3 – Invoergegevens rekenmodel

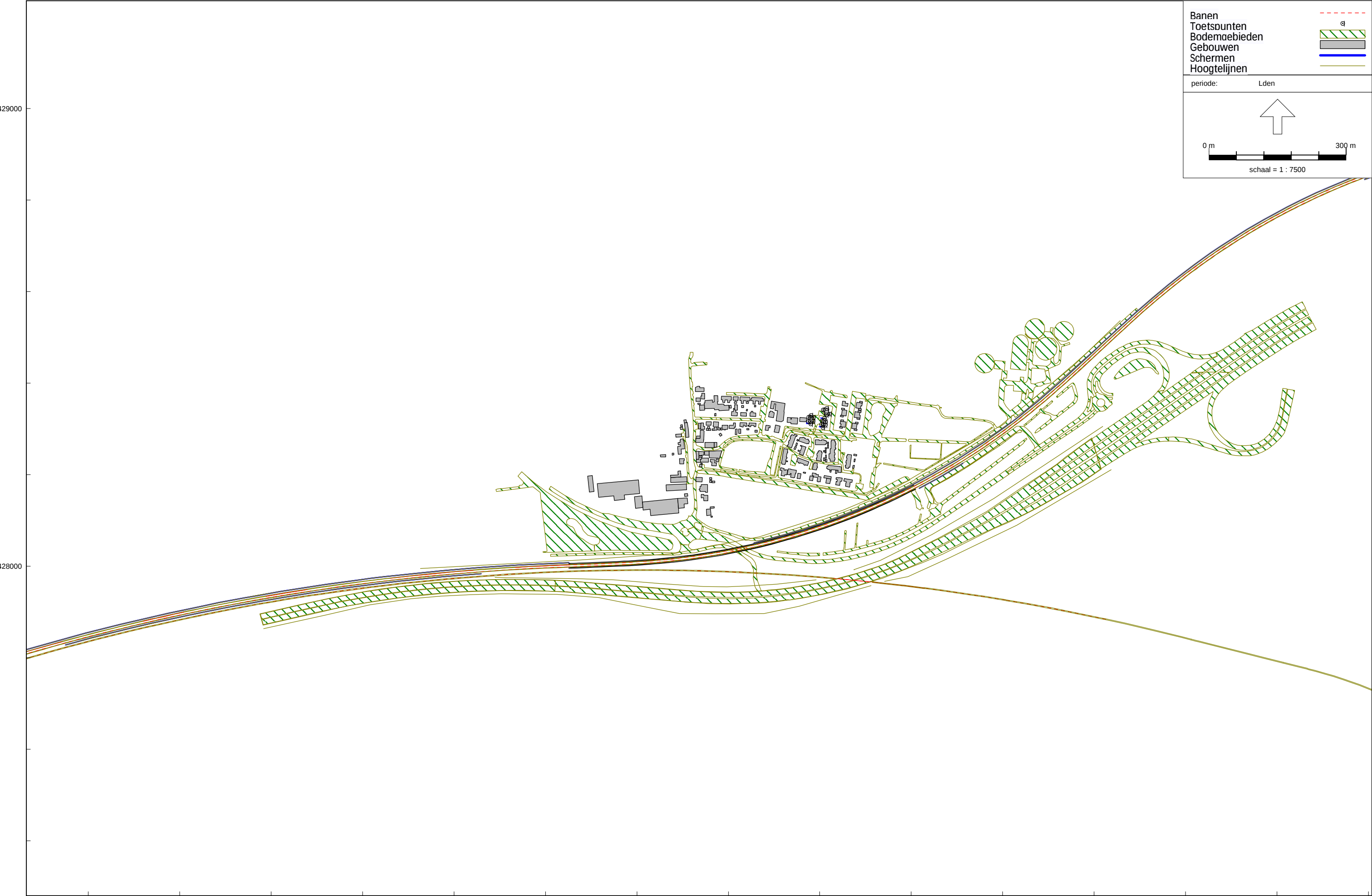


Wegen	—
Toetspunten	g
Bodemaaibieden	
Gebouwen	
Schermen	
Hoofteliinen	
Hulpvlakken	

0 m

300 m

schaal = 1 : 7500





Model: Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen - onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

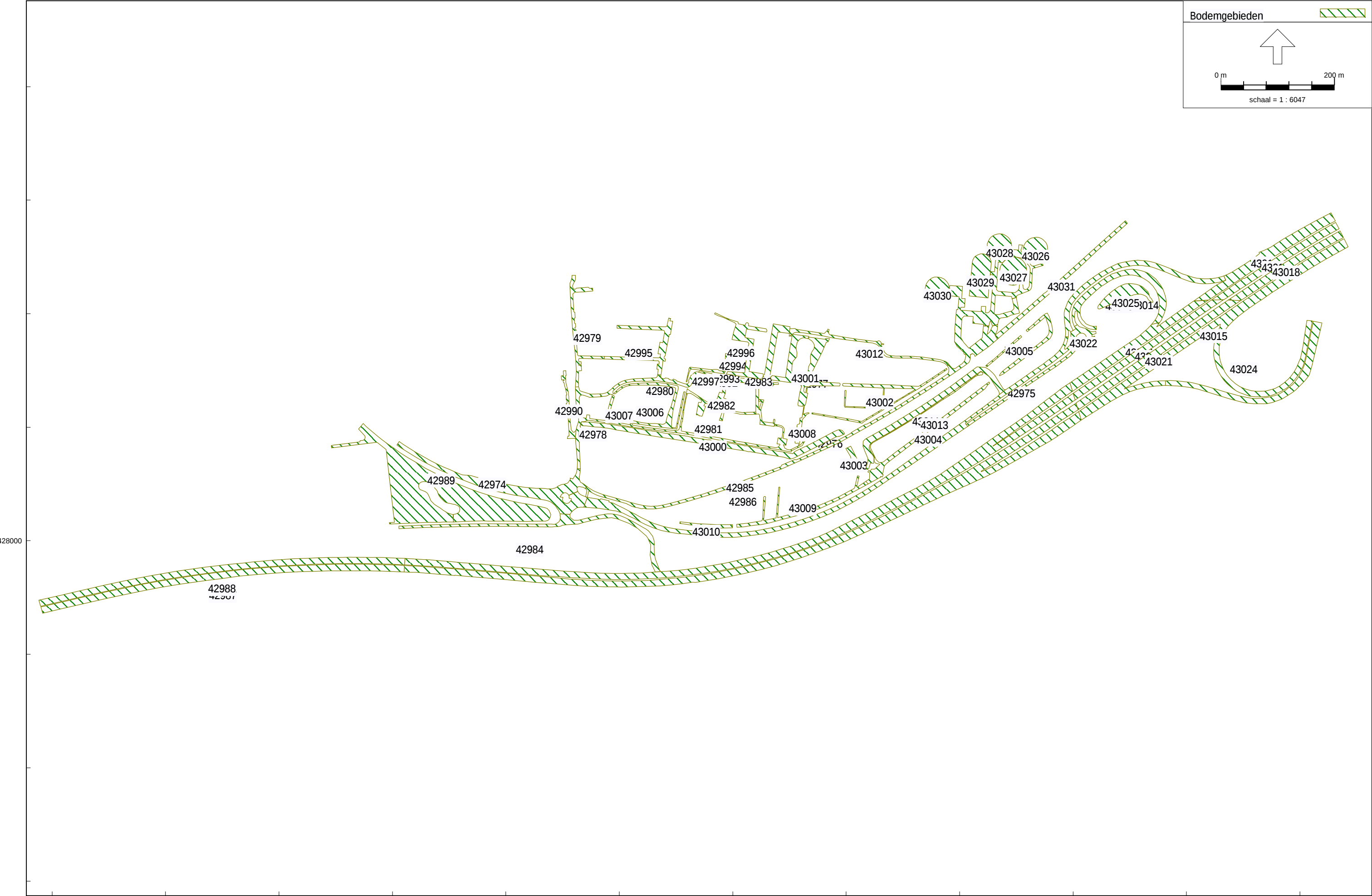
Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1		7,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2		6,40	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3		8,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4		8,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7		8,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12		8,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13		8,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
15		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
16		8,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
17		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
18		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
19		10,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
20		7,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
21		8,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
22		9,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
23		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
24		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
25		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
26		8,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
27		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
28		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
29		8,60	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30		8,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31		8,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
32		6,85	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
33		5,60	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34		7,10	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
35		3,70	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
36		7,20	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
37		7,20	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
38		8,30	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
39		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
40		7,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
41		7,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
42		9,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
43		0,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
44		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
45		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
46		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
47		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
48		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
49		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen - onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
50		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52		9,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
53		9,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
54		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
55		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
57		9,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
58		9,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
59		6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
60		7,40	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
61		6,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
62		4,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
63		6,30	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
64		4,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
65		8,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
66		8,10	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
67		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
68		9,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
69		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
70		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
71		6,75	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
72		4,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
73		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
74		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
75		5,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
76		8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
77		15,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
78		6,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
80		8,90	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
81		3,30	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
82		4,80	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
83		7,40	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
84		7,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
85		7,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
86		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
87		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
88		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
89		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
90		5,30	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
91		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
92		9,60	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
93		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
94		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
95		4,10	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
96		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
97		3,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
98		6,80	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
99		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model: Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen - onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
100		6,80	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
101		7,40	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
102		7,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
103		4,20	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
104		8,60	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
105		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
106		8,70	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
107		7,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
108		7,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
109		0,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
110		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
111		8,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
112		4,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
113		8,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
114		8,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
115		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
116		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
117		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
118		7,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
119		7,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
120		7,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
121		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
122		7,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
123		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
124		7,80	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
125		5,10	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
126		8,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
127		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
128		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
129		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
130		5,90	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
131		3,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
132		6,20	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
133		3,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
134		8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
135		8,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
136		8,80	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
137		7,40	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
138		0,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
139		7,60	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
140		4,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
141		7,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
142		7,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
143		7,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
144	Wand spoorverlaging noord	0,20	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
145	Wand spoorverlaging zuid	0,20	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

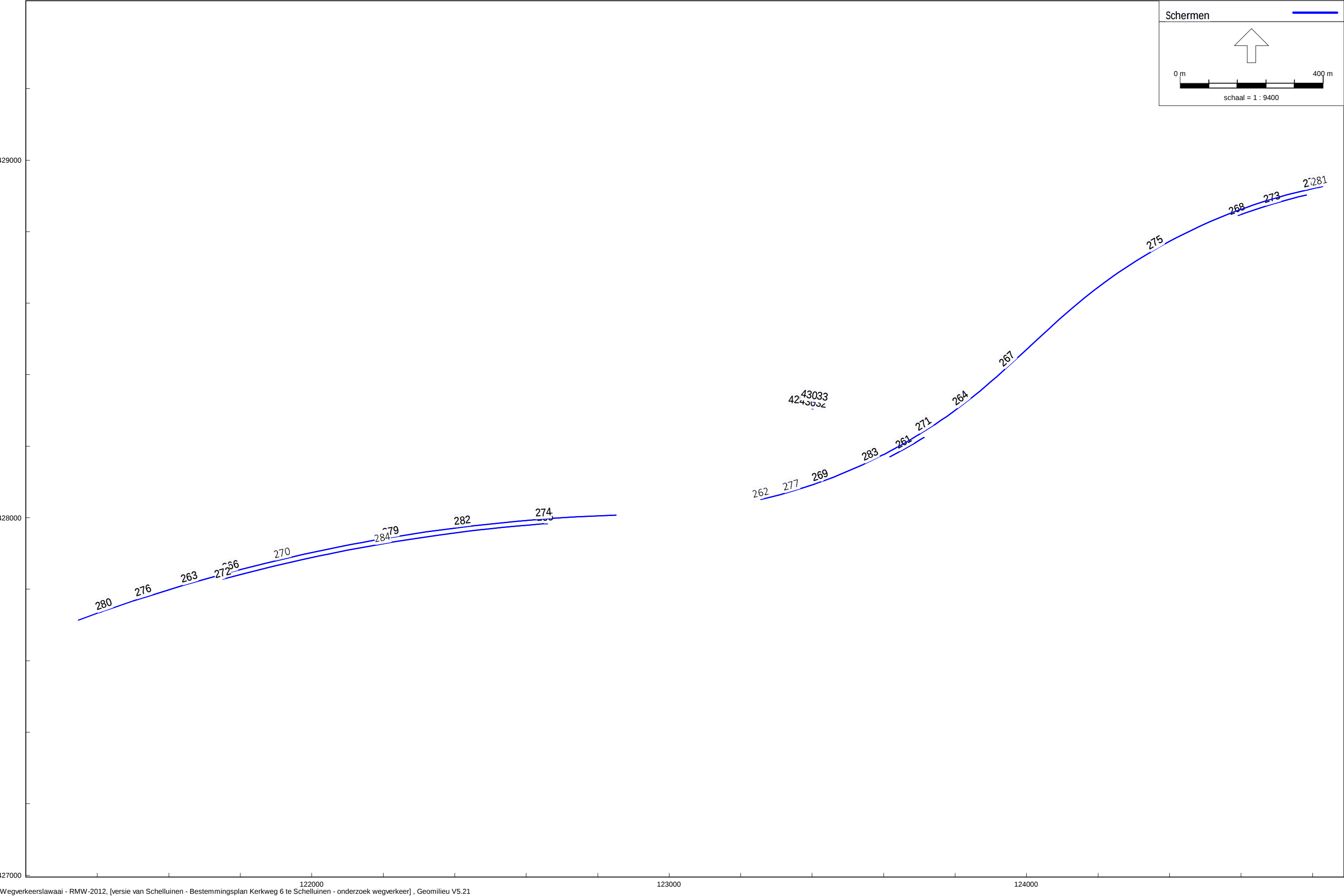


Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

1	0,00
---	------

Model: Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen - onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
		0,00
1		0,00
2		0,00
3		0,00
		0,00
1		0,00
		0,00
1		0,00
2		0,00
3		0,00
4		0,00
5		0,00
6		0,00
7		0,00



Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen
Tabel schermen

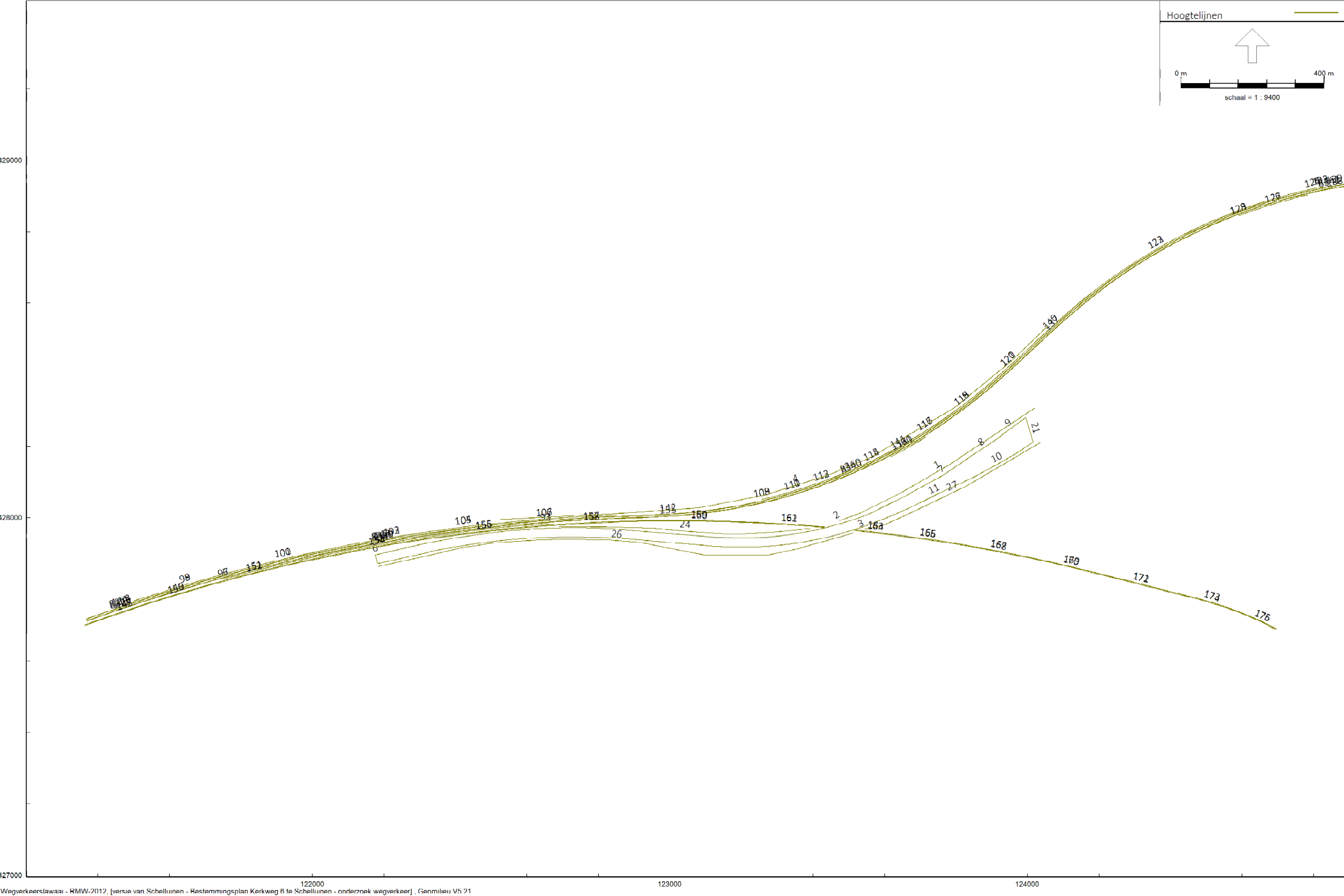
Adromi B.V.
Bijlage 3

Model: Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen - onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
1	scherm	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	scherm	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3	scherm	4,83	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
4	scherm	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5	scherm	1,77	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6	scherm	4,83	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
7	scherm	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
8	scherm	1,90	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
9	scherm	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10	scherm	1,83	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
11	scherm	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
12	scherm	1,83	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
13	scherm	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
14	scherm	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
15	scherm	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
16	scherm	4,83	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
17	scherm	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
18	scherm	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
19	scherm	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
20	scherm	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
21	scherm	2,77	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
22	scherm	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
23	scherm	--	0,00	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
24	s:1035841260	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
25	s:1035841261	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
26	s:1035841250	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
27	s:1035841259	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
28	s:1035841296	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
29	s:1035841272	3,45	1,38	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
30	s:1035841273	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31	s:1035841278	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
32	s:1035841297	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
33	s:1035841258	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
34	s:1035841267	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
35	s:1035841279	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
36	s:1035841269	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
37	s:1035841257	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
38	s:1035841280	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
39	s:1039242595	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
40	s:1035841251	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
41	s:1035841256	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
42	s:1035841282	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

Model: Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen - onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
43	s:1039242617	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
44	s:1035841277	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
45	s:1035841268	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
46	s:1035841274	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
47	s:1035841264	--	--	Eigen waarde	0 dB	Nee	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Tuinscherm	Tuinscherm	2,50	0,00	Relatief	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
Scherm		2,50	0,00	Relatief	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
Scherm		2,50	0,00	Relatief	0 dB	Nee	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20



Model: Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen - onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
1		0,00
2		0,00
3		0,00
4	Maaiveld dorp	0,00
6		--
7		--
8		--
9		--
10		--
11		--
21		--
24		--
26		0,00
27		0,00
92		--
93		--
94		--
95		--
96		--
97		--
98		--
99		--
100		--
101		--
102		--
103		--
104		--
105		--
106		--
107		--
108		--
109		--
110		--
111		--
112		--
113		--
114		--
115		--
116		--
117		--
118		--
119		--
120		--
121		--
122		--
123		--
124		--
125		--
126		--

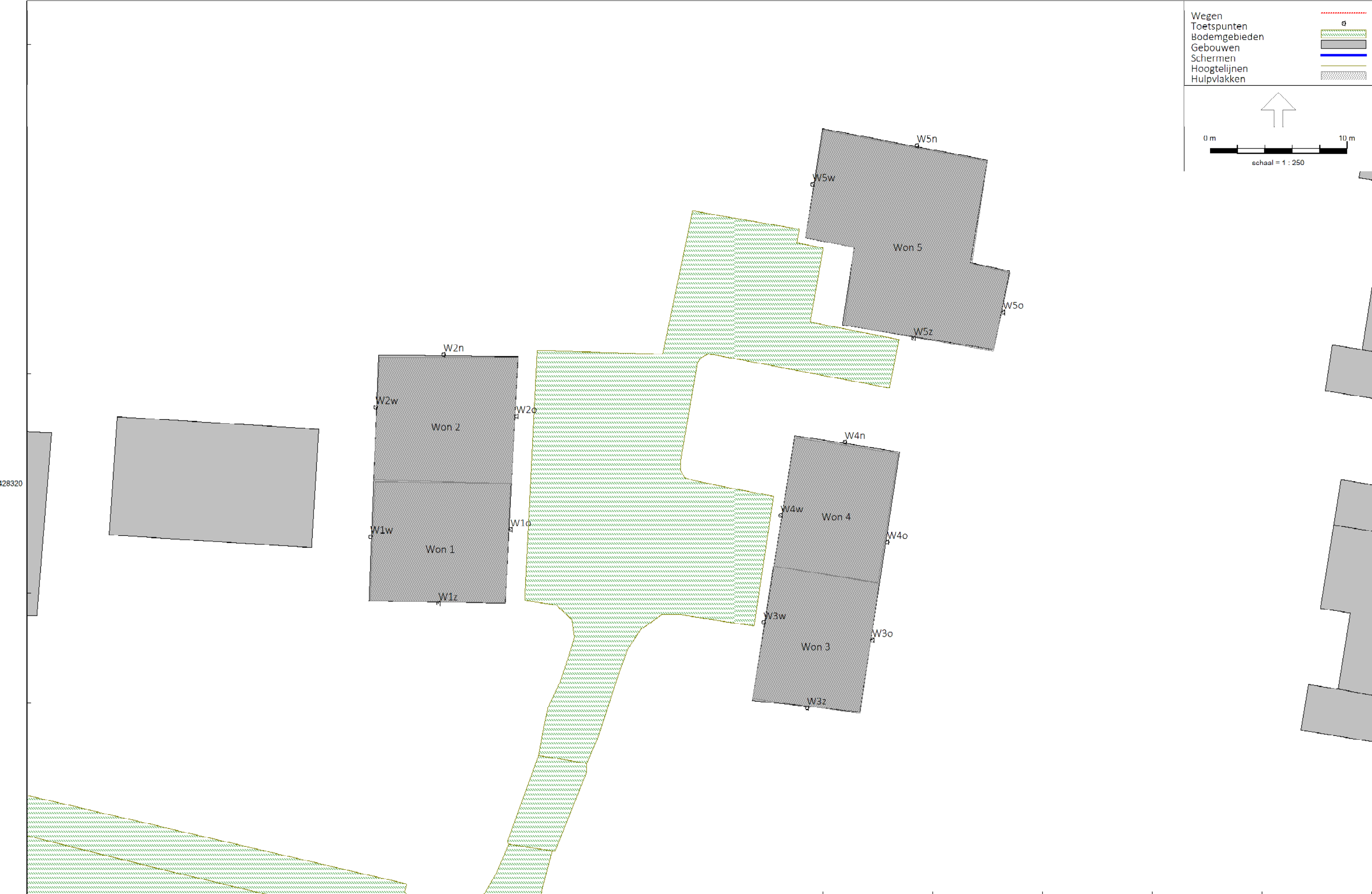
Model: Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen - onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
127		--
128		--
129		--
130		--
131		--
132		--
133		--
135		--
136		--
137		--
138		--
139		--
140		--
141		--
142		--
143		--
144		0,63
145		0,63
146		--
147		--
148		--
149		--
150		--
151		--
152		--
153		--
154		--
155		--
156		--
157		--
158		--
159		--
160		--
161		--
162		--
163		--
164		--
165		--
166		--
167		--
168		--
169		--
170		--
171		--
172		--
173		--
174		--
175		--
176		--

Model: Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen - onderzoek wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H
8338		0,63
8339		--
8340		--
8341		--
8358		0,63
8359		--
8360		--
8361		--

Bijlage 4 – Plot situering rekenpunten



Bijlage 5 – Berekeningsresultaten wegverkeerslawaaï

Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen
Berekende geluidsbelastingen wegverkeerslawaaï zonder aftrek ex artikel 110g Wgh

Adromi B.V.
Bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen - onderzoek wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Rijksweg A15
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
W1o_A	Woning 1, oost	123385,23	428316,64	1,50	46,76	43,63	40,68	48,74
W1o_B	Woning 1, oost	123385,23	428316,64	4,50	50,99	47,83	44,91	52,97
W1w_A	Woning 1, west	123375,02	428316,15	1,50	46,17	43,05	40,12	48,17
W1w_B	Woning 1, west	123375,02	428316,15	4,50	51,73	48,60	45,63	53,70
W1z_A	Woning 1, zuid	123379,99	428311,27	1,50	52,93	49,85	46,78	54,88
W1z_B	Woning 1, zuid	123379,99	428311,27	4,50	55,57	52,44	49,48	57,55
W2n_A	Woning 2, noord	123380,34	428329,40	1,50	41,22	38,16	35,04	43,16
W2n_B	Woning 2, noord	123380,34	428329,40	4,50	47,02	43,99	40,84	48,97
W2o_A	Woning 2, oost	123385,66	428324,93	1,50	45,81	42,65	39,76	47,80
W2o_B	Woning 2, oost	123385,66	428324,93	4,50	50,26	47,10	44,20	52,25
W2w_A	Woning 2, west	123375,39	428325,57	1,50	44,14	40,97	38,11	46,14
W2w_B	Woning 2, west	123375,39	428325,57	4,50	50,84	47,74	44,73	52,81
W3o_A	Woning 3, oost	123411,59	428308,60	1,50	52,35	49,32	46,19	54,31
W3o_B	Woning 3, oost	123411,59	428308,60	4,50	54,39	51,30	48,30	56,37
W3w_A	Woning 3, west	123403,65	428309,87	1,50	46,86	43,72	40,81	48,86
W3w_B	Woning 3, west	123403,65	428309,87	4,50	49,92	46,76	43,89	51,92
W3z_A	Woning 3, zuid	123406,82	428303,65	1,50	52,65	49,61	46,51	54,62
W3z_B	Woning 3, zuid	123406,82	428303,65	4,50	54,92	51,82	48,84	56,91
W4n_A	Woning 4, noord	123409,57	428323,02	1,50	48,20	45,15	42,01	50,14
W4n_B	Woning 4, noord	123409,57	428323,02	4,50	51,43	48,33	45,29	53,39
W4o_A	Woning 4, oost	123412,68	428315,73	1,50	51,61	48,56	45,46	53,57
W4o_B	Woning 4, oost	123412,68	428315,73	4,50	54,09	50,98	47,99	56,06
W4w_A	Woning 4, west	123404,90	428317,66	1,50	47,45	44,26	41,32	49,40
W4w_B	Woning 4, west	123404,90	428317,66	4,50	50,46	47,27	44,37	52,43
W5n_A	Woning 5, noord	123414,83	428344,65	1,50	38,89	35,89	32,75	40,86
W5n_B	Woning 5, noord	123414,83	428344,65	4,50	43,45	40,47	37,32	45,43
W5o_A	Woning 5, oost	123421,11	428332,50	1,50	50,10	47,03	43,96	52,06
W5o_B	Woning 5, oost	123421,11	428332,50	4,50	53,33	50,23	47,23	55,31
W5w_A	Woning 5, west	123407,23	428341,81	1,50	45,49	42,32	39,45	47,49
W5w_B	Woning 5, west	123407,23	428341,81	4,50	51,76	48,67	45,65	53,73
W5z_A	Woning 5, zuid	123414,59	428330,59	1,50	50,82	47,74	44,68	52,78
W5z_B	Woning 5, zuid	123414,59	428330,59	4,50	54,37	51,26	48,28	56,35

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen
Berekende geluidsbelastingen wegverkeerslawaaï zonder aftrek ex artikel 110g Wgh

Adromi B.V.
Bijlage 5

Rapport: Resultatentabel
Model: Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen - onderzoek wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: 30 km/uur wegen
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
W1o_A	Woning 1, oost	123385,23	428316,64	1,50	21,65	17,38	13,32	22,39
W1o_B	Woning 1, oost	123385,23	428316,64	4,50	23,26	18,97	14,94	24,00
W1w_A	Woning 1, west	123375,02	428316,15	1,50	27,82	23,74	19,49	28,60
W1w_B	Woning 1, west	123375,02	428316,15	4,50	29,91	25,70	21,59	30,67
W1z_A	Woning 1, zuid	123379,99	428311,27	1,50	27,69	23,56	19,35	28,45
W1z_B	Woning 1, zuid	123379,99	428311,27	4,50	29,32	25,07	20,99	30,07
W2n_A	Woning 2, noord	123380,34	428329,40	1,50	24,91	20,90	16,58	25,70
W2n_B	Woning 2, noord	123380,34	428329,40	4,50	26,24	22,17	17,91	27,02
W2o_A	Woning 2, oost	123385,66	428324,93	1,50	21,83	17,46	13,51	22,56
W2o_B	Woning 2, oost	123385,66	428324,93	4,50	23,35	18,94	15,04	24,08
W2w_A	Woning 2, west	123375,39	428325,57	1,50	25,31	21,00	16,99	26,05
W2w_B	Woning 2, west	123375,39	428325,57	4,50	28,45	24,16	20,13	29,19
W3o_A	Woning 3, oost	123411,59	428308,60	1,50	20,57	16,46	12,23	21,34
W3o_B	Woning 3, oost	123411,59	428308,60	4,50	21,65	17,49	13,32	22,41
W3w_A	Woning 3, west	123403,65	428309,87	1,50	23,55	19,20	15,23	24,28
W3w_B	Woning 3, west	123403,65	428309,87	4,50	25,75	21,35	17,44	26,48
W3z_A	Woning 3, zuid	123406,82	428303,65	1,50	25,16	21,05	16,83	25,93
W3z_B	Woning 3, zuid	123406,82	428303,65	4,50	26,73	22,52	18,41	27,49
W4n_A	Woning 4, noord	123409,57	428323,02	1,50	24,57	20,60	16,23	25,36
W4n_B	Woning 4, noord	123409,57	428323,02	4,50	25,52	21,50	17,19	26,31
W4o_A	Woning 4, oost	123412,68	428315,73	1,50	22,17	18,06	13,84	22,94
W4o_B	Woning 4, oost	123412,68	428315,73	4,50	23,14	19,00	14,81	23,91
W4w_A	Woning 4, west	123404,90	428317,66	1,50	25,70	21,51	17,37	26,46
W4w_B	Woning 4, west	123404,90	428317,66	4,50	27,29	23,02	18,98	28,04
W5n_A	Woning 5, noord	123414,83	428344,65	1,50	28,74	24,83	20,40	29,54
W5n_B	Woning 5, noord	123414,83	428344,65	4,50	28,39	24,43	20,05	29,18
W5o_A	Woning 5, oost	123421,11	428332,50	1,50	22,61	18,41	14,29	23,37
W5o_B	Woning 5, oost	123421,11	428332,50	4,50	23,36	19,13	15,04	24,11
W5w_A	Woning 5, west	123407,23	428341,81	1,50	28,87	24,88	20,53	29,66
W5w_B	Woning 5, west	123407,23	428341,81	4,50	30,17	26,10	21,84	30,95
W5z_A	Woning 5, zuid	123414,59	428330,59	1,50	24,02	19,66	15,71	24,76
W5z_B	Woning 5, zuid	123414,59	428330,59	4,50	25,26	20,81	16,94	25,98

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 6 – Berekeningsresultaten railverkeerslawaaï

Rapport: Resultatentabel
Model: Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen - onderzoek railverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
W1o_A	Woning 1, oost	123385,23	428316,64	1,50	36,83	38,59	36,87	43,51
W1o_B	Woning 1, oost	123385,23	428316,64	4,50	40,85	42,62	40,90	47,54
W1w_A	Woning 1, west	123375,02	428316,15	1,50	34,96	36,65	34,92	41,57
W1w_B	Woning 1, west	123375,02	428316,15	4,50	40,63	42,30	40,57	47,22
W1z_A	Woning 1, zuid	123379,99	428311,27	1,50	39,04	40,58	38,85	45,52
W1z_B	Woning 1, zuid	123379,99	428311,27	4,50	42,57	44,15	42,43	49,09
W2n_A	Woning 2, noord	123380,34	428329,40	1,50	31,54	33,40	31,68	38,31
W2n_B	Woning 2, noord	123380,34	428329,40	4,50	36,14	38,00	36,28	42,91
W2o_A	Woning 2, oost	123385,66	428324,93	1,50	36,80	38,59	36,86	43,50
W2o_B	Woning 2, oost	123385,66	428324,93	4,50	41,02	42,82	41,10	47,73
W2w_A	Woning 2, west	123375,39	428325,57	1,50	35,78	37,57	35,85	42,49
W2w_B	Woning 2, west	123375,39	428325,57	4,50	41,64	43,38	41,66	48,30
W3o_A	Woning 3, oost	123411,59	428308,60	1,50	38,77	40,54	38,81	45,45
W3o_B	Woning 3, oost	123411,59	428308,60	4,50	41,56	43,34	41,62	48,26
W3w_A	Woning 3, west	123403,65	428309,87	1,50	35,21	36,91	35,19	41,84
W3w_B	Woning 3, west	123403,65	428309,87	4,50	39,33	41,09	39,36	46,00
W3z_A	Woning 3, zuid	123406,82	428303,65	1,50	39,01	40,76	39,03	45,67
W3z_B	Woning 3, zuid	123406,82	428303,65	4,50	42,22	43,98	42,26	48,90
W4n_A	Woning 4, noord	123409,57	428323,02	1,50	36,83	38,62	36,90	43,54
W4n_B	Woning 4, noord	123409,57	428323,02	4,50	39,92	41,71	39,99	46,63
W4o_A	Woning 4, oost	123412,68	428315,73	1,50	38,76	40,47	38,74	45,39
W4o_B	Woning 4, oost	123412,68	428315,73	4,50	41,68	43,42	41,70	48,34
W4w_A	Woning 4, west	123404,90	428317,66	1,50	35,64	37,34	35,62	42,27
W4w_B	Woning 4, west	123404,90	428317,66	4,50	39,90	41,63	39,90	46,54
W5n_A	Woning 5, noord	123414,83	428344,65	1,50	29,77	31,64	29,92	36,55
W5n_B	Woning 5, noord	123414,83	428344,65	4,50	33,15	35,01	33,29	39,92
W5o_A	Woning 5, oost	123421,11	428332,50	1,50	38,23	39,99	38,27	44,91
W5o_B	Woning 5, oost	123421,11	428332,50	4,50	41,37	43,15	41,43	48,07
W5w_A	Woning 5, west	123407,23	428341,81	1,50	36,62	38,42	36,70	43,33
W5w_B	Woning 5, west	123407,23	428341,81	4,50	40,05	41,83	40,10	46,74
W5z_A	Woning 5, zuid	123414,59	428330,59	1,50	39,56	41,35	39,63	46,27
W5z_B	Woning 5, zuid	123414,59	428330,59	4,50	43,06	44,85	43,13	49,77

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 7 – Rekenblad berekening Lcum

Bestemmingsplan Kerkweg 6 te Schelluinen
Rekenblad L_{cum}

Adromi b.v.
Bijlage 7

Toetspunt Nr.	Locatie toetspunt	Waarneem- hoogte (m)	Wvl			Aftrek ex art. 110g	Rijksweg A15 (Lden)	Rvl	Spoorlijn (Lden)	Wvl + Rvl	L _{cum} (Lden)
			Zandkade/ Voordijk (30 km/h)	Zandkade/ Voordijk (Lden)	Rijksweg A15						
W1o_A	Woning 1, oost	1,5	22,39	22	48,76	2	47	43,51	44	49,89	50
W1o_B	Woning 1, oost	4,5	24	24	52,97	2	51	47,54	48	54,06	54
W1w_A	Woning 1, west	1,5	28,6	29	48,22	2	46	41,57	42	49,07	49
W1w_B	Woning 1, west	4,5	30,67	31	53,72	2	52	47,22	47	54,60	55
W1z_A	Woning 1, zuid	1,5	28,45	28	54,90	2	53	45,52	46	55,37	55
W1z_B	Woning 1, zuid	4,5	30,07	30	57,55	2	56	49,09	49	58,13	58
W2n_A	Woning 2, noord	1,5	25,7	26	43,24	2	41	38,31	38	44,45	44
W2n_B	Woning 2, noord	4,5	27,02	27	49,00	2	47	42,91	43	49,96	50
W2o_A	Woning 2, oost	1,5	22,56	23	47,82	2	46	43,50	44	49,19	49
W2o_B	Woning 2, oost	4,5	24,08	24	52,25	2	50	47,73	48	53,56	54
W2w_A	Woning 2, west	1,5	26,05	26	46,18	2	44	42,49	42	47,73	48
W2w_B	Woning 2, west	4,5	29,19	29	52,83	2	51	48,30	48	54,14	54
W3o_A	Woning 3, oost	1,5	21,34	21	54,31	2	52	45,45	46	54,84	55
W3o_B	Woning 3, oost	4,5	22,41	22	56,37	3	53	48,26	48	56,99	57
W3w_A	Woning 3, west	1,5	24,28	24	48,87	2	47	41,84	42	49,66	50
W3w_B	Woning 3, west	4,5	26,48	26	51,94	2	50	46,00	46	52,93	53
W3z_A	Woning 3, zuid	1,5	25,93	26	54,62	2	53	45,67	46	55,14	55
W3z_B	Woning 3, zuid	4,5	27,49	28	56,91	4	53	48,90	49	57,55	58
W4n_A	Woning 4, noord	1,5	25,36	25	50,15	2	48	43,54	44	51,01	51
W4n_B	Woning 4, noord	4,5	26,31	26	53,40	2	51	46,63	47	54,23	54
W4o_A	Woning 4, oost	1,5	22,94	23	53,58	2	52	45,39	45	54,19	54
W4o_B	Woning 4, oost	4,5	23,91	24	56,06	3	53	48,34	48	56,74	57
W4w_A	Woning 4, west	1,5	26,46	26	49,42	2	47	42,27	42	50,19	50
W4w_B	Woning 4, west	4,5	28,04	28	52,44	2	50	46,54	46	53,43	53
W5n_A	Woning 5, noord	1,5	29,54	30	41,17	2	39	36,55	37	42,46	42
W5n_B	Woning 5, noord	4,5	29,18	29	45,53	2	44	39,92	40	46,58	47
W5o_A	Woning 5, oost	1,5	23,37	23	52,07	2	50	44,91	45	52,83	53
W5o_B	Woning 5, oost	4,5	24,11	24	55,31	2	53	48,07	48	56,06	56
W5w_A	Woning 5, west	1,5	29,66	30	47,55	2	46	43,33	43	48,94	49
W5w_B	Woning 5, west	4,5	30,95	31	53,76	2	52	46,74	47	54,55	54
W5z_A	Woning 5, zuid	1,5	24,76	25	52,79	2	51	46,27	46	53,66	54
W5z_B	Woning 5, zuid	4,5	25,98	26	56,35	3	53	49,77	50	57,21	57